

Carla RADUÁN GANDÍA

---

PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO: EL CASO  
ODYSSEY

Trabajo Fin de Máster  
dirigido por  
Miquel ROCA

Universidad Abat Oliba CEU  
Facultad de Ciencias Sociales  
Máster en Derecho y Negocio Marítimo

---

2016



*Qué inapropiado llamar tierra a este planeta cuando es evidente que debería  
llamarse océano*

ARTHUR . C. CLARKE.



## **Resumen**

En este trabajo vamos a desarrollar el caso de la fragata de guerra Nuestra Señora de las Mercedes y el hallazgo y rescate de su cargamento por parte de la empresa norteamericana Odyssey Marine Exploration Inc. y veremos cómo sentó unos precedentes históricos nunca antes vistos, pese a que España sí había litigado con anterioridad en los tribunales de los Estados Unidos, nunca había logrado obtener la inmunidad soberana jurisdiccional por un barco naufragado en aguas extranjeras.

A lo largo de todo el contenido, nos situaremos en el marco histórico del buque, viendo cómo fue atacado a traición estando en tiempos de paz y cómo 200 años después la batalla se ganó en tierra, ante una jurisdicción no tan desconocida pero frente a la que, sobretodo, triunfó la historia sobre la ambición.

## **Resum**

*En aquest treball desenvoluparem el cas de la fragata de guerra Nuestra Señora de las Mercedes i la troballa i rescat del seu carregament per part de l'empresa nord-americana Odyssey Marine Exploration Inc i veurem com va assentar uns precedents històrics mai abans vists, malgrat que Espanya sí havia litigat amb anterioritat en els tribunals dels Estats Units, mai havia aconseguit obtenir la immunitat sobirana jurisdiccional per un vaixell naufragat en aigües estrangeres.*

*Al llarg de tot el contingut, ens situarem en el marc històric del vaixell, veient com va ser atacat a traïció estant en temps de pau i com 200 anys després la batalla es va guanyar en terra, davant d'una jurisdicció no tan desconeguda però davant la qual , sobretot, va triomfar la història sobre l'ambició.*

## **Abstract**

*In this paper we will develop the case of the warship Nuestra Señora de las Mercedes and the discovery and recovery of its cargo by the US company Odyssey Marine Exploration Inc. and see how it set historical precedents never seen before, even though Spain itself had previously litigated in the courts of the United States, it had never managed to obtain a court sovereign immunity by a wreckship in foreign waters.*

*Throughout all content, we should be on the historical context of the ship, seeing how it was attacked treacherously being in peacetime and how 200 years later, the battle was won on the ground, at a not so unfamiliar jurisdiction but where the triumph of the story about the ambition.*

### **Palabras claves / Keywords**

Black Swan – Fragata de Guerra – proyecto Ámsterdam - misión comercial – inmunidad soberana – identificación – correos marítimos
---





## Sumario

Introducción .....	11
1. El origen: Tratados de guerra y paz .....	12
1.1. Tratado de Amiens .....	12
1.2. El fletamento de Nuestra Señora de las Mercedes .....	12
1.3. Tratado de Subsidios.....	13
2. El último viaje.....	14
2.1. La batalla de Cabo de Santa María .....	15
3. Proyecto Ámsterdam .....	17
3.1. La Juno y La Galga: sentando precedentes .....	18
3.2. Leyes nacionales e internacionales sobre hallazgos y extracciones .....	20
3.2.1. Mención especial de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático .....	25
4. Black Swan .....	31
4.1. La lucha por la identificación del pecio .....	35
5. Inmunidad soberana.....	39
5.1. La negativa de Odyssey: el Tribunal de Apelación.....	50
Conclusión .....	63
Bibliografía.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>



## Introducción

El 17 de mayo de 2007, la empresa Odyssey Marine Exploration Inc. anunció a la prensa internacional el que podría ser el mayor tesoro jamás hallado hasta el momento.

17 toneladas, repartidas en más 500.000 monedas de plata y algunas de oro, fueron encontradas por esta empresa fuera de las aguas territoriales o de la zona contigua de cualquier nación, a unas 100 millas (161 km) al oeste del Estrecho de Gibraltar y a una profundidad de unos 1.100 metros.

La empresa, dedicada a la actividad de prospección arqueológica submarina, al rastreo y hallazgo de grandes galeones sumergidos en el lecho marino para después comercializar con los objetos hallados, bautizó a este pecio como *Black Swan Project*, un posible mercante nórdico, pero no podían confirmarlo debido a la falta de datos.

Las numerosas fotos de las casi 17 toneladas y la situación geográfica en la que fueron halladas estas monedas, alertaron a la prensa española sobre lo que, como dijeron, podría ser un gran expolio.

Los pocos datos expuestos por Odyssey Marine, los cuales posteriormente jugaron en su contra, hicieron sospechar a España que se trataba de la fragata de guerra Nuestra Señora de las Mercedes, dada la ubicación en la que esos restos del supuesto *Black Swan* fueron hallados ya que, de hecho, pocos pecios se hundieron en esa zona y están históricamente registrados y Nuestra Señora de las Mercedes es uno de ellos.

Pero para saber cómo esta lucha legal entre titanes que son los Estados Unidos y España ha creado unos de los mayores precedentes en la defensa del patrimonio cultural subacuático, debemos saber cómo empezó todo. Cómo una simple fragata ha ayudado a España a vencer a una gran empresa como lo es Odyssey en una jurisdicción extranjera 200 años después de su hundimiento.

## **1. El origen: Tratados de guerra y paz**

El hundimiento de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (la Mercedes en adelante) debe justificarse en un marco histórico el cual comienza a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Una España situada en el reinado de Carlos IV con Manuel Godoy como primer ministro.

Un mundo en guerra, donde las tres mayores potencias de la época – España, Francia y Gran Bretaña - se ven enfrentadas, con América en el punto de mira.

La firma de la Paz de Basilea (1795) <sup>1</sup>y del Tratado de San Ildefonso (1796) <sup>2</sup>entre España y Francia, generan unas relaciones internacionales entre ambos países frente a Gran Bretaña, comprometiéndose España a la ayuda marítima al país vecino, compromiso que dio lugar a que el estado británico bloqueara los puertos españoles, provocando la interrupción del tráfico regular entre la península y las Indias y por tanto la ruina del comercio colonial y la imposibilidad de la llegada de las rentas americanas de la Real Hacienda.

### **1.1. Tratado de Amiens**

En marzo de 1802 se firmó el Tratado de Amiens, por un lado Gran Bretaña y por otro, Francia, España como aliado y la Republica Bátava.

A pesar de las esperanzas depositadas en dicho Tratado, no se resolvieron cuestiones importantes que dividían a los países firmantes, por lo que la paz fue breve. Tan solo un año más tarde, en 1803, Francia y Gran Bretaña entrarían de nuevo en guerra, aunque esta vez España supo mantenerse neutral.

### **1.2. El fletamento de Nuestra Señora de las Mercedes**

Las posibilidades que prometía el Tratado de Amiens no eran muy alentadoras, ninguna de las potencias firmantes lo consideraba definitivo, es por ello que el llamado Príncipe de la Paz, el general Manuel Godoy decidiera aprovechar ese lapso de tiempo para hacer traer de América los caudales retenidos durante la

---

<sup>1</sup> Tratado firmado entre España y Francia que puso fin a la guerra de la Convención.

<sup>2</sup> Alianza militar entre España y Francia acordándose una política militar conjunta frente a Gran Bretaña.

guerra para inyectar la maltrecha economía a la que se había precipitado el estado tras las sucesivas contiendas y a las que había que sumar años de malas cosechas y la aparición de la epidemia de la fiebre amarilla.

Con el fin de cumplir con dicho propósito, Godoy escribió al ministro de marina Domingo de Grandallana informándole de “la existencia en Lima de muchos caudales y frutos preciosos para España” y señala la conveniencia de “traerlos en buques de guerra” puntualizando que “se despacharán las fragatas Clara y Mercedes por caudales”<sup>3</sup>

Es el mismo Príncipe de la Paz, el que planeó un sistema más seguro para el transporte de estos caudales. Éstos no serían transportados por los habituales buques ligeros de registro sino por fragatas de guerra para proteger mejor la mercancía, ya que, pese a no estar en guerra, se temía que se pudiera producir algún tipo de incidente. El envío de este tipo de fragatas, especialmente las que tenían su casco forrado en cobre, como era el caso de la Mercedes, eran buques construidos para la guerra y que habían sido designados para llevar a cabo un cometido oficial.

Estando en tiempos de paz, no se incrementó el armamento ni el calibre de las fragatas fletadas, manteniendo como artillería principal los cañones de a doce y de a seis libras de peso de bala.

Así pues, el 27 de febrero de 1803 zarpan la Mercedes y la Clara del puerto de Ferrol rumbo al de Callao. Teniendo que hacer la primera arribada forzosa en Montevideo debido a graves averías sufridas durante la travesía. Y encontrándose con la Clara en el Callao a principios de agosto de 1803.

### **1.3. Tratado de Subsidios**

La Paz de Amiens se rompió mucho antes de lo esperado y estas noticias llegaron a Perú estando las fragatas Mercedes y Clara prácticamente listas para zarpar rumbo a Cádiz.

La ruptura de dicho tratado y la vuelta a la contienda, hizo tomar al virrey peruano, el marqués de Avilés, la decisión de demorar la partida de sus fragatas. Decisión que marcó el futuro de éstas.

---

<sup>3</sup> Oficio de Manuel Godoy de 13 de septiembre de 1802 dirigido a Domingo de Grandallana, ministro de Marina. Documento esencial para el desarrollo del litigio en 2007.

Mientras, España había conseguido mantenerse neutral, pero a costa de las presiones de Napoleón, que invocaba viejos acuerdos, hizo comprometerse a España a contribuir con Francia en su esfuerzo de guerra contra Gran Bretaña, con 72 millones de francos mediante un convenio secreto, el Tratado de Subsidios (19 de octubre de 1803).

Los británicos se enteraron de la existencia de este Tratado y estaban convencidos de que ese pago se produciría con el dinero que transportaban las fragatas dispuestas en Lima, por lo que quedaron a la espera para poder apresarlas.

## **2. El último viaje**

Estando en Lima, la fragata Mercedes tomó a bordo una gran cantidad de metálico y otras cargas, incluyendo lingotes de cobre y estaño del Tesoro Real, productos de la Real Hacienda de Correos, elementos de préstamos patrióticos y cortezas de árboles destinadas, entre otras, a la medicina. También se hizo a bordo con cargamentos de ciudadanos españoles. Según se justificaría más adelante, era práctica aceptada en aquel entonces que un país facilitara transporte militar a las propiedades privadas cuando el transporte tuviera que pasar a través de áreas patrulladas por buques de guerra de naciones hostiles. Se cargó la Mercedes con un total de aproximadamente 900.000 pesos de plata, 5.809 de oro y casi 2.000 lingotes de estaño y cobre. Hay que añadir los dos cañones obsoletos de bronce, llamados culebrinas, los cuales estaban siendo devueltos a España para la reutilización de su bronce para otros fines.

Había disposición de que un tercer buque se uniera a las otras dos desde Lima, rumbo a España. Así pues, las tres fragatas, la Clara, la Asunción y la Mercedes destinadas al almirante Tomas Ugarte, el cual fue nombrado jefe de escuadra, partieron del Callao el 31 de marzo rumbo a Montevideo donde se reunirían con otras tres, según ordenanza del general Grandallana. Fue Ugarte el que entregó el mando de dichas fragatas, ya en Montevideo, al de su mismo empleo, el jefe de escuadra José de Bustamante y Guerra<sup>4</sup>, destinado a organizar y mandar la escuadrilla de regreso desde el 31 de julio del año anterior.

---

<sup>4</sup> Bustamante poseía una dilatada experiencia militar, tras participar en numerosas acciones navales fue nombrado gobernador de Montevideo y comandante general de la marina en el Río de Plata.

Fue bajo la ordenanza de Grandallana, que determinó que finalmente sólo tres fragatas se dirigirían a España con los caudales recaudados, pero la llegada de la fragata la Fama, enviada para recaudar información y ya aprestada y lista para zarpar, hizo que se modificase lo programado. Así pues y de acuerdo con los deseos del jefe de la expedición, la Medea, la Clara, la Fama y la Mercedes fueron las seleccionadas para tal fin, siendo la primera de estas el buque insignia.

El capitán de navío Diego de Alvear y Ponce de León que había desempeñado la función de comisario en la demarcación de límites con el Brasil de la época, una vez finalizado su encargo, y con permiso del ministro Grandallana, embarcó con su familia de regreso a España, siéndole asignada la fragata Mercedes.

Una enfermedad que le llevaría a la muerte, imposibilitó sin embargo a Ugarte para embarcar, por lo que Alvear fue nombrado como segundo jefe de escuadra de la Medea, transbordado junto con su hijo Carlos. Y la Mercedes quedó capitaneada por José Manuel Goycoa, el cual embarcó algunos enseres privados, entre ellos una cubertería con sus siglas grabadas, JG.

### **2.1. La batalla de Cabo de Santa María**

Mientras, en España, las relaciones con Gran Bretaña habían empeorado.

El almirantazgo inglés fue informado de que las cuatro fragatas españolas habían salido de Montevideo el 9 de Agosto, con casi ocho millones de pesos, y se decidió interceptarlas.

Fue el comodoro Sir Graham Moore el encargado de hacerlo con fuerza aparentemente equivalente y transportar las fragatas a puerto inglés.

Las fragatas seleccionadas fueron la "Idefatigable", la "Lively", la "Amphion" y la "Medusa", tan solo la primera de ellas ya tenía tanto poder artillero como todas las españolas juntas.

El plan era un plan muy astuto ya que, sabiendo el lugar y fecha de partida del convoy español desde Montevideo, el apresamiento era seguro, también la certeza de que los españoles no se rendirían ante un número igual de buques aunque solo fuera para no sufrir las consecuencias disciplinarias de sus ordenanzas navales, las cuales eran no entrar en combate. Esto último era precisamente lo que buscaba el

convoy inglés, llegar al combate, de cara a la opinión internacional, para así poder hacerse con el botín que sería declarado “buena presa”.

Fue el 5 de octubre de 1804 cuando, frente al cabo de Santa María, en la costa portuguesa del Algarve y a un día de arribar a su destino final, Cádiz, se advierte del avistamiento de cuatro fragatas identificadas como inglesas y de crecido porte.

Es cuando el convoy español se identifica frente al inglés cuando éste último lanza el primer disparo con bala al agua mostrando sus intenciones.

Un oficial inglés es enviado a bordo de la Medea para exponer el objetivo de su misión, conducir a las fragatas a puerto inglés a costa de un reñido combate si fuere necesario. El enviado retorna a su convoy inglés con la promesa de una respuesta y es en el lapso de 15 minutos cuando la batallada comienza.

Pese al castigo de las epidemias sufridas por el largo viaje, la tripulación española se defiende todo lo bien que puede, con energía y eficacia, pero tan solo 5 minutos después, la Mercedes recibe un impacto a flor de agua justo debajo de su mástil central, en el compartimento donde se guardaba la pólvora, y es ahí donde explota el proyectil haciendo saltar al buque por los aires.

Solo 50 hombres sobrevivieron a dicha explosión, Alvear tuvo que ver cómo su entera familia desaparecía en las aguas del océano. La “Amphion”, la responsable de la voladura, lanzó sus botes al agua para rescatar a estos hombres, entre ellos un solo oficial, el segundo en el mando Pedro Afán cuyo relato posterior de los hechos sería estremecedor.

Estos impactos a flor de agua, que no solo recibió la Mercedes sino el resto del convoy español, dejarían más tarde en evidencia al comodoro Sir Graham Moore el cual aseguró que habían disparado a desbarbolar para evitar bajas en las tripulaciones.

La voladura de la Mercedes fue luego descrita por el propio Bustamante en un escrito al ministro Grandallana, en el que refleja la gran consternación de las tropas de las tres fragatas restantes,

(...) un golpe de fortuna de aquellos que deciden de las victorias sin arbitrio entre los hombres dio a nuestros adversarios la superioridad que en vano aguardaron hasta allí de

sus mayores fuerzas, afligiéndonos a nosotros con un incidente de lo más desgraciado y tremendo, como fue el de volarse la Mercedes que era la inmediata à nuestra popa<sup>5</sup>.

Fue después de la explosión cuando el capitán de la Fama, Manuel Zapiaín y Valladeres y viendo cómo incrementaba la ventaja inglesa, decidió por cuenta propia intentar la fuga rumbo a Cádiz, ya que de las tres, era la única que seguía conservando su arboladura, pero no logró su fin ya que, poco más de una hora tras el comienzo de la batalla, y viendo la desproporcionalidad en la defensa española, Bustamante rindió la Medea, buque insignia del convoy español.

Las tres fragatas fueron llevadas a puertos ingleses donde quedaron presas durante las negociaciones. El estado inglés se apoderó del botín y los pesos de plata de a ocho fueron reacuñados con el escudo de la Gran Bretaña del siglo XIX.

Este acontecimiento, tanto el apresamiento en cubierta como la voladura de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes dieron pie a que el 12 de diciembre de 1804, España declarara la guerra a Inglaterra. Una declaración que sería la antesala de la gran batalla de Trafalgar, la cual marcaría el destino de sus participantes.

### **3. Proyecto Ámsterdam**

La empresa Odyssey Marine es conocida por su larga trayectoria en el rescate de buques hundidos, concretamente por los objetos rescatados. El hallazgo del buque que trae a colación este trabajo es fruto de una larga investigación, comenzada en 1998, en la que se realizó una lista detallada de 30 pecios naufragados en zonas de intenso tráfico y en cuya lista la fragata Nuestra Señora de las Mercedes ocupaba un lugar prioritario. A esta investigación se le denominó *Amsterdam Project*.

Una vez que la empresa tuvo localizado el lugar aproximado del pecio la Mercedes, se contrató a investigadores privados locales para que realizaran su tarea en el Archivo General de Indias<sup>6</sup> en Sevilla.

Para poder cubrirse legalmente las espaldas, y evitar lo que ocurrió en el caso de la Juno y la Galga, que veremos en el siguiente punto, Odyssey reconoció que España podría tener un interés cultural, por lo que intentaron, sin éxito, llegar a un acuerdo

---

<sup>5</sup> Bustamante al ministro Grandallana, Plymouth, 20 de octubre 1804. RAH, CPG, 11/8305

<sup>6</sup> Creado en 1785 por deseo del rey Carlos III, con el objetivo de centralizar en un único lugar la documentación referente a la administración de las colonias españolas hasta entonces dispersa en diversos archivos: Simancas, Cádiz y Sevilla.

con el Ministerio de Cultura proponiendo que España recibiría una parte de lo obtenido si ésta declinaba los derechos soberanos en caso de hallarse un buque en sus aguas o que se tratara de un buque “de Estado”. España se negó y no dio su aprobación para el salvamento de buques españoles.

Pese a que Odyssey no había logrado su objetivo, el simple hecho de haber puesto a España en conocimiento de sus intenciones, le sería útil en sus alegatos posteriores de que las autoridades españolas estaban enteradas de sus propósitos como prueba de no querer salirse de la legalidad nacional e internacional, aunque una mala fe sería probada posteriormente.

### **3.1. La Juno y La Galga: sentando precedentes**

La estrategia seguida por España para la protección de su patrimonio cultural subacuático de las empresas dedicadas al rescate de pecios hundidos, comenzó mucho antes del litigio de la Mercedes.

En 1997 el Estado español, a través del Ministerio de Cultura, presentó una demanda ante los tribunales de Estados Unidos debido a que la empresa homologa a Odyssey, Sea Hunt Inc. pretendía hacerse con la posesión y la propiedad de las dos fragatas naufragadas, la Galga hundida en 1750 en un huracán frente a las costas de Virginia, Carolina del Norte, y la Juno, hundida sin supervivientes 50 años después, en 1802 en las costas del mismo estado.

En un primer momento, el estado de Virginia se consideró propietario de ambos pecios al amparo de la *Abandoned Shipwreck Act de 1987* en cuya sección séptima se concedía la titularidad de los estados sobre los pecios abandonados que se encontraran bajo las aguas de un estado, al que se le trasfiere directamente la propiedad,

*“The Congress finds that:*

*(a) States have the responsibility for management of a broad range of living and nonliving resources in State waters and submerged lands; and*

*(b) Included in the range of resources are certain abandoned shipwrecks which have been deserted and to which the owner has relinquished ownership rights with no retention”.*

Ante esta declaración, España apela al Tratado de Amistad entre España y Estados Unidos de 1902, cuyo artículo X establece el compromiso mutuo de protección e inmunidad en caso de naufragio, de los barcos que navegaran bajo sus respectivos pabellones, ya fueran navíos de Estado o privados. Así, acordaron ofrecer a los barcos hundidos propiedad de la otra parte “la misma ayuda y protección y las mismas inmunidades que habrían concedido a sus propios navíos en casos similares”

En abril de 1999, la *District Court for the Easterns District of Virginia*, se pronunció sobre la Galga, estableciendo que España había abandonado expresamente la fragata al suscribir el Convenio de 1763 entre Gran Bretaña e Irlanda del Norte, España y Francia poniendo fin a la Guerra Francesa e India que duró siete años. Convenio en el que España cedió propiedades, sitios y territorios a Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Por lo que se establecía al Estado de Virginia como propietario del pecio según la ya comentada *Abandoned Shipwreck Act*, dando su permiso a la empresa Sea Hunt para continuar con la recuperación.

Sin embargo la Juno no fue considerada abandonada, ni siquiera por el Tratado entre Estado Unido y España de 1819, en el que se ponía fin a la guerra de 1812 cediendo España territorios entre los que se encontraba Florida, pero no Virginia.

Es respecto a este último pecio, que España pedía el cese de las excavaciones por parte de la empresa Sea Hunt, no debía ser rescatado por ser lugar de reposo de 432 marinos que perecieron junto a dicho buque. Así pues, la Corte decidió, y debido al expreso deseo de España, que Sea Hunt no recibiera ninguna remuneración y ordenó el cese del trabajo.

Finalmente el Tribunal Supremo de Estados Unidos daba la razón a España otorgándole la propiedad de ambos pecios.

En la sentencia, el tribunal afirmó que hay una obligación jurídica internacional para proteger los lugares sagrados de otras naciones que hay que aplicar tanto a naufragios como a lugares sagrados o históricos en tierra firme.

También, el tribunal estableció que, tratándose de buques de Estado, la pérdida de propiedad por abandono, debía de ser expreso, por lo que mientras no se produzca el acto expreso de renuncia al buque naufragado, este sigue siendo propiedad del Estado con la protección correspondiente. Entendiéndose la intervención española frente a los tribunales de Virginia, poco menos que una renuncia, si no la intención de luchar por la preservación de esas tumbas.

Esta fue pues, la decisión del Tribunal, a diferencia de lo que ocurrió con el caso del pecio de Nuestra Señora de Atocha en 1978 <sup>7</sup>en el que la ausencia de intervención española se consideró abandono del pecio.

El caso de estos dos pecios sienta los precedentes históricos nunca vistos hasta el momento, que ayudarían a la resolución del asunto Nuestra Señora de las Mercedes.

### **3.2. Leyes nacionales e internacionales sobre hallazgos y extracciones**

Llegado este punto veamos qué herramientas existen sobre la regulación de este tema.

En primer lugar nos encontramos con una ya derogada Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. Regulando los hallazgos en sus artículos 19 a 22, y las extracciones del artículo 23 al 28.

Hoy en día esta ley ha sido derogada por la nueva Ley 14/20214, de 24 de julio, de Navegación Marítima, cuyos acontecimientos tras el caso Odyssey dieron lugar a una escrupulosa redacción en aras a evitar la repetición de los acontecimientos ocurridos hasta entonces, algunos de ellos los veremos más adelante, pero veamos ahora los artículos que sustituyen a los mencionados de la antigua ley 60/1962.

#### *CAPÍTULO IV*

##### *De los bienes naufragados o hundidos*

*Artículo 369. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento.*

*1. Las normas de este capítulo serán de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, sin perjuicio de que puedan ser objeto de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por las normas del capítulo anterior.*

*2. Serán en todo caso de aplicación preferente las normas sobre remoción de buques naufragados o hundidos.*

---

<sup>7</sup> Treasure Salvors, Inc. v. The Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel.

3. Salvo 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.

#### *Sección 1.ª De los derechos de propiedad*

##### *Artículo 373. Conservación de la propiedad.*

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.

2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.

##### *Artículo 374. Prescripción a favor del Estado.*

1. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado.

2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

##### *Artículo 375. Interrupción de la prescripción adquisitiva.*

El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que esta se inicie en el plazo concedido para ello. Volverá a correr si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos.

#### *Sección 2.ª Del régimen de las extracciones*

##### *Artículo 376. Operaciones de exploración.*

Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Armada, que la concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

##### *Artículo 377. Operaciones de extracción.*

*Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Armada, que fijará los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por la Armada.*

Un artículo que regula específicamente el patrimonio cultural subacuático es,

*Artículo 383. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial.*

*1. La 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.*

*2. En 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.*

Pero esta legislación está pensada para casos nacionales, ¿qué pasa entonces cuando se halla un buque español naufragado en aguas extranjeras o internacionales, como es el caso Odyssey? Para esto, debemos ir al derecho internacional. En primer lugar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982.

El dato clave para la resolución del caso, y como desarrollaremos en su momento, fue el de dilucidar si la Mercedes se trataba de un buque de Estado o no. Para saber a qué hace referencia tal calificativo debemos ir a la Convención de Naciones Unidas, en cuyo artículo 29, parte 2ª, sección 3, subsección C nos da una definición,

*Artículo 29*

*Definición de buques de guerra*

*Para los efectos de esta Convención, se entiende por “buques de guerra” todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.*

Este artículo puede ser comparado con la nueva ley de Navegación Marítima, cuyo artículo 3.2 y 3.3 establece la misma definición para tales buques,

*Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de guerra.*

*(...)*

*2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.*

*3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.*

Continuando con la citada Convención del 82, los artículos 32, 95 y 96 nos hablan sobre la inmunidad de dichos buques de Estado, estos dos últimos, de aquellos buques situados en alta mar,

*Artículo 32. Inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales*

*Con las excepciones previstas en la subsección A y en los artículos 30 y 31, ninguna disposición de esta Convención afectará a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.*

*Artículo 95. Inmunidad de los buques de guerra en la alta mar*

*Los buques de guerra en la alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.*

*Artículo 96. Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial*

*Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.*

Estos artículos también tienen su homólogo en la Ley de Navegación Marítima,

*Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.*

*1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.*

*2. 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.*

*3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.*

Y por último nos encontramos con una mención, en la Convención, sobre los objetos históricos encontrados,

*Artículo 149. Objetos arqueológicos e históricos*

*Todos los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la Zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad, teniendo particularmente en cuenta los derechos preferentes del Estado o país de origen, del Estado de origen cultural o del Estado de origen histórico y arqueológico.*

### **3.2.1. Mención especial de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático**

Como se ha podido observar, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982, deja bastantes lagunas en esta materia. Un reglamento más preciso era necesario, por lo que en 2001 se aprobó la Convención de la UNESCO sobre la Protección del patrimonio cultural subacuático.

Los artículos que en este caso nos conciernen son los siguientes,

#### *Artículo 1. Definiciones.*

*A los efectos de la presente Convención:*

*1.a) Por «patrimonio cultural subacuático» se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:*

*i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;*

*ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y*

*iii) los objetos de carácter prehistórico. (...)*

*8. Por «buques y aeronaves de Estado» se entiende los buques de guerra y otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático.*

Observamos que este Convenio también define, de manera muy similar a las anteriores leyes, lo que se entiende por buque de Estado.

#### *Artículo 4. Relación con las normas sobre salvamento y hallazgos.*

*Ninguna actividad relacionada con el patrimonio cultural subacuático a la que se aplica la presente Convención estará sujeta a las normas sobre salvamento y hallazgos, a no ser que:*

- a) esté autorizada por las autoridades competentes, y
- b) esté en plena conformidad con la presente Convención, y
- c) asegure que toda operación de recuperación de patrimonio cultural subacuático se realice con la máxima protección de éste.

Esta Convención se encarga de regular las normas sobre la obligación de comunicación del descubrimiento en sus artículos 9, 10, 11 y 12.

*Artículo 9. Información y notificación en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental.*

*1. Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental de conformidad con la presente Convención.*

*En consecuencia:*

*a) Un Estado Parte exigirá que cuando uno de sus nacionales o un buque que enarbole su pabellón descubra patrimonio cultural subacuático situado en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental o tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio, el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad.*

*b) En la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de otro Estado Parte:*

*i) los Estados Partes exigirán que el nacional o el capitán del buque les informe e informe al otro Estado Parte de ese descubrimiento o actividad;*

*ii) alternativamente un Estado Parte exigirá que el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad y asegurará la transmisión rápida y eficaz de esa información a todos los demás Estados Partes.*

*2. Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, un Estado Parte declarará la forma en que transmitirá la información prevista en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo.*

*3. Un Estado Parte notificará al Director General los descubrimientos o actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático que sean puestos en su conocimiento en virtud del párrafo 1 del presente artículo.*

4. *El Director General comunicará sin demora a todos los Estados Partes cualquier información que le sea notificada en virtud del párrafo 3 del presente artículo.*

5. *Todo Estado Parte podrá declarar al Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático, su interés en ser consultado sobre cómo asegurar la protección efectiva de ese patrimonio. Esa declaración deberá fundarse en un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica, con el patrimonio cultural subacuático de que se trate.*

*Artículo 10. Protección del patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental.*

1. *No se concederá autorización alguna para una actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental, salvo lo dispuesto en el presente artículo.*

2. *Un Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático tiene derecho a prohibir o a autorizar cualquier actividad dirigida a este patrimonio para impedir cualquier intromisión en sus derechos soberanos o su jurisdicción reconocidos por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

3. *Cuando tenga lugar un descubrimiento de patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado Parte, o se tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio cultural subacuático, ese Estado Parte:*

a) *consultará a todos los demás Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del artículo 9 sobre la mejor manera de proteger el patrimonio cultural subacuático;*

b) *coordinará esas consultas como «Estado Coordinador», a menos que declare expresamente que no desea hacerlo, caso en el cual los Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del artículo 9 designarán a un Estado Coordinador.*

4. *Sin perjuicio de la obligación de todos los Estados Partes de proteger el patrimonio cultural subacuático mediante la adopción de todas las medidas viables*

*conformes al derecho internacional, con el fin de impedir todo peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, incluido el saqueo, el Estado Coordinador podrá adoptar todas las medidas viables y/o conceder cualquier autorización que resulte necesaria de conformidad con la presente Convención y, de ser necesario, con anterioridad a las consultas, con el fin de impedir cualquier peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, ya sea ocasionado por la actividad humana o por cualquier otra causa, incluido el saqueo. Al adoptar tales medidas se podrá solicitar la asistencia de otros Estados Partes.*

*5. El Estado Coordinador:*

*a) pondrá en práctica las medidas de protección que hayan sido acordadas por los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte pondrá en práctica esas medidas;*

*b) expedirá todas las autorizaciones necesarias con respecto a las medidas así acordadas de conformidad con las Normas, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte expedirá esas autorizaciones;*

*c) podrá realizar toda investigación preliminar que resulte necesaria en el patrimonio cultural subacuático y expedirá todas las autorizaciones necesarias a tal fin, y transmitirá sin demora los resultados de tal investigación al Director General quien, a su vez, comunicará esas informaciones sin demora a los demás Estados Partes.*

*6. Al coordinar las consultas, adoptar medidas, realizar una investigación preliminar y/o expedir autorizaciones en virtud del presente artículo, el Estado Coordinador actuará en nombre de los Estados Partes en su conjunto y no en su interés propio. Esta acción en sí no podrá ser invocada para reivindicar derecho preferente o jurisdiccional alguno que no esté reconocido por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.*

*7. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del presente artículo, no se efectuará ninguna actividad dirigida a un buque o aeronave de Estado sin el acuerdo del Estado del pabellón y la colaboración del Estado Coordinador.*

Especial atención merece este último punto 7, ya que en el asunto que nos ocupa y como ya ha sido comentado, España no autorizó en ningún momento actividad alguna de exploración sobre la Mercedes o cualquier buque español.

*Artículo 11. Información y notificación en la Zona.*

- 1. Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la Zona, de conformidad con la presente Convención y con el artículo 149 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En consecuencia, cuando un nacional de un Estado Parte o un buque que enarbole su pabellón descubra patrimonio cultural subacuático situado en la Zona, o tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio, ese Estado Parte exigirá que su nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o de esa actividad.*
- 2. Los Estados Partes notificarán al Director General y al Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos los descubrimientos o actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático de que hayan sido informados.*
- 3. El Director General comunicará sin demora a todos los Estados Partes cualquier información de este tipo suministrada por los Estados Partes.*
- 4. Un Estado Parte podrá declarar al Director General su interés en ser consultado sobre cómo asegurar la protección efectiva de ese patrimonio cultural subacuático. Dicha declaración deberá fundarse en un vínculo verificable con ese patrimonio cultural subacuático, habida cuenta en particular de los derechos preferentes de los Estados de origen cultural, histórico o arqueológico.*

*Artículo 12. Protección del patrimonio cultural subacuático en la Zona.*

- 1. No se concederá autorización alguna para una actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático situado en la Zona, salvo lo dispuesto en el presente artículo.*
- 2. El Director General invitará a todos los Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 4 del artículo 11 a efectuar consultas sobre la mejor manera de proteger el patrimonio cultural subacuático, y a designar un Estado Parte para coordinar esas consultas como «Estado Coordinador». El Director General invitará asimismo a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos a participar en esas consultas.*
- 3. Todos los Estados Partes podrán adoptar todas las medidas viables conforme a la presente Convención, de ser necesario, antes de efectuar consultas, con el fin de impedir todo peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, ya sea ocasionado por la actividad humana o por cualquier otra causa, incluido el saqueo.*

#### 4. El Estado Coordinador:

a) pondrá en práctica las medidas de protección que hayan sido acordadas por los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte pondrá en práctica dichas medidas; y

b) expedirá todas las autorizaciones necesarias con respecto a las medidas así acordadas de conformidad con la presente Convención, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte expedirá dichas autorizaciones.

5. El Estado Coordinador podrá realizar toda investigación preliminar que resulte necesaria en el patrimonio cultural subacuático y expedirá todas las autorizaciones necesarias a tal fin, y transmitirá sin demora los resultados de tal investigación al Director General quien, a su vez, comunicará esas informaciones a los demás Estados Partes.

6. Al coordinar las consultas, adoptar medidas, realizar una investigación preliminar y/o expedir autorizaciones en virtud del presente artículo, el Estado Coordinador actuará en beneficio de toda la humanidad, en nombre de todos los Estados Partes. Se prestará especial atención a los derechos preferentes de los Estados de origen cultural, histórico o arqueológico con respecto al patrimonio cultural subacuático de que se trate.

7. Ningún Estado Parte emprenderá ni autorizará actividades dirigidas a un buque o aeronave de Estado en la Zona sin el consentimiento del Estado del pabellón.

Un último artículo nos interesa de esta Convención del 2001,

#### *Artículo 13. Inmunidad soberana.*

*Los buques de guerra y otros buques gubernamentales o aeronaves militares que gocen de inmunidad soberana y sean utilizados con fines no comerciales, en el curso normal de sus operaciones, y que no participen en actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático no estarán obligados a comunicar descubrimientos de patrimonio cultural subacuático en virtud de los artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Convención. Sin embargo, al adoptar medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de sus buques de guerra u otros buques gubernamentales o aeronaves militares que gocen de inmunidad*

*soberana y que se utilicen con fines no comerciales, los Estados Partes velarán por que tales buques procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con lo dispuesto en los Artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Convención.*

#### **4. Black Swan**

Fue en marzo de 2007, cuando Odyssey, mientras realizaba su investigación en la zona Amsterdam, descubrió los restos de un pecio en aguas internacionales, a 100 millas al oeste del Estrecho de Gibraltar y a una profundidad de unos 1.100 metros.

Estos restos estaban esparcidos a lo largo de 368 metros de largo sobre el lecho marino y 110 metros de ancho por lo que la empresa norteamericana hizo una inspección detallada del suelo oceánico, de la que acabaría extrayendo más de 500.000 monedas de plata.

Así pues, y sabiendo que había encontrado los restos de un pecio de gran valor tanto histórico como económico, el 9 de abril de ese mismo año, Odyssey presentó demanda verificada in rem <sup>8</sup> contra *el buque naufragado no identificado, su aparejo, arboladura, pertenencias y cargamento* frente al Tribunal del Distrito Medio de Tampa, Florida.

La demanda presentada por la empresa comprendía, por una parte, y según la *Law of Finds* la otorgación de los derechos de propiedad y de posesión sobre el pecio y los bienes recuperados y sobre los que aún permanecían en la zona del hallazgo, y por otra parte, y conforme a la *Law of Salvage* una recompensa por sus servicios. Acompañando a la demanda, Odyssey depositó un pequeño bloque de bronce, encontrado en el sitio de los restos probablemente procedente del forro de la fragata, con la intención de solicitar un embargo simbólico in rem.

Esta demanda, originalmente también incluía la solicitud de una sentencia declarativa de que ningún gobierno tendría autoridad para interferir en la exploración de Odyssey para la recuperación del buque.

El 11 de abril, la empresa estadounidense formuló una petición de resolución, por la cual se ordenara al oficial judicial emitir una orden de embargo in rem contra el

---

<sup>8</sup> Según las normas procesales americanas, es la demanda que se formula sobre la base de una declaración solemne y que por tanto no requeriría más prueba. Se declara in rem, es decir contra un bien, "la res", frente a cualquiera que pueda reclamar un derecho real sobre ese bien.

buque naufragado, su aparejo, arboladura, pertenencias y cargamento. La intención que tenía era la de continuar con la excavación y así todos los artefactos y objetos hallados se entregarían al alguacil USA (oficial judicial) para el embargo simbólico in rem (*admiralty arrest in rem*), o en su defecto, a un depositario sustituto elegido por el propio tribunal. Por lo que se decretó que el alguacil tomara posesión del bloque de bronce y de cualquier objeto que, en adelante, se recuperara del buque naufragado, estimando, el Tribunal del Distrito, que, debido a las características del cargamento que precisaban de un tratamiento de conservación y almacenamiento muy especial, Odyssey estaba debidamente cualificada para servir como depositario sustituto de los artefactos recuperados del buque naufragado demandado y que había aceptado asumir la responsabilidad de la salvaguardia de dichos objetos salvados.

El 18 de mayo de 2007 la prensa internacional publicó las fotografías de 600 cubos con más de 17 toneladas de monedas de plata descargándose de un Boeing 757 en la ciudad de Tampa, Florida, fletado por la compañía estadounidense. La empresa, proclamó haber rescatado la mayor colección de monedas jamás encontrada de un sitio secreto en el mar, en algún lugar del océano Atlántico, sin revelar ningún detalle del naufragio, ni la nacionalidad ni identidad del pecio. Simplemente se limitó a afirmar que el lugar estaba más allá de la jurisdicción legal de cualquier país, bautizando su descubrimiento como *Black Swan project*.

La compañía estadounidense Odyssey Marine Exploration, puntera en la investigación arqueológica de pecios, ha encontrado en el fondo del mar unas 500.000 monedas de oro y plata, posiblemente el mayor tesoro del mundo encontrado jamás en un barco hundido.

No se sabe mucho más, por ahora. La empresa, con sede en Florida, no ha dado pistas sobre el barco y su localización por razones de seguridad y porque según ha comunicado a este periódico aún es pronto para hacer conjeturas sobre la identidad del pecio. Sólo ha dicho que se trata de un barco de la época colonial y que se encuentra en algún lugar del océano Atlántico, en un área codificada por la compañía como El cisne negro (The Black Swan) que podría estar llena de pecios de similares características. Odyssey señala que el hallazgo se ha hecho de acuerdo con las leyes internacionales de salvamento.

El tesoro encontrado consta de 500.000 monedas de plata, con un peso de unas 17 toneladas, cientos de oro, piezas de oro labrado y otros objetos de valor. Aunque aún es pronto para establecer su valor, los expertos en numismática que han realizado el estudio preliminar del tesoro aseguran que algunas de las monedas de plata podrían llegar a valer unos 4.000 dólares, bastante más las de oro. Todas las piezas recuperadas han sido llevadas a Estados Unidos a un lugar seguro donde se llevará a cabo su documentación y su conservación.

"Nuestras investigaciones sugieren que un gran número de naves del período colonial se perdieron en esta zona, así que tenemos que ser muy cautelosos antes de especular con la identidad del pecio", señala John Morris, co fundador de Odyssey. "Sin embargo, hemos tratado este hallazgo con mucho cuidado y creo que nuestro equipo arqueológico ha hecho un trabajo excelente. Estamos convencidos de que el hallazgo tendrá una enorme relevancia para la historia", comenta.<sup>9</sup>

Las autoridades españolas habían estado observando a los barcos de Odyssey mientras trabajaban cerca de las aguas de Gibraltar, aunque la empresa siempre alegaba estar en busca de la fragata *HMS Sussex*, un galeón británico hundido en 1694, pero durante un período de aproximadamente dos meses, los barcos desaparecieron de los radares, sabiendo las autoridades españolas que se hallaban en alta mar.

Odyssey difundió, para no ser acusada de destruir testimonios históricos y que lo único que le importaba eran los objetos de valor económico, que había hecho el rastreo por una zona muy amplia, sin que un conjunto entero hubiera aparecido, sino solo pedazos y restos, con el fin de justificar la extrema rapidez con la que habían extraído las monedas, ya que, según criterios arqueológicos, se tardaría entre tres y cinco años en excavar un pecio sin destruir el yacimiento.

Odyssey sabía que España llevaría el caso ante los tribunales para proteger sus buques hundidos, si era necesario, como había hecho con la *Juno* y la *Galga*, es por ello que afirmaba que no se podía determinar ni la nacionalidad ni la identidad del *Black Swan*.

La versión de los hechos que aparecía por la prensa de todo el mundo era algo difícil de creer, por lo que España empezó a sospechar y las comunicaciones entre la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales en Madrid y el bufete de abogados americano *Covington & Burling*, despacho que había llevado el anterior caso de la *Juno* y la *Galga*, empezaron de inmediato para ver qué opciones legales tenía España de conocer la verdad que había detrás del *Black Swan*.

En junio de 2007, el abogado James Goold presentó en nombre del Estado español, demanda verificada formulando escrito de petición de una declaración más definida y que se revelara más información sobre la identidad del buque y del lugar del hallazgo, solicitando a su vez una resolución que desestimase la demanda planteada por Odyssey, se levantara el embargo judicial y se pusiera fin a la designación de la empresa americana como depositario sustituto.

---

<sup>9</sup> Diario web "El País", Álvaro de Cózar, *¡Piezas de a ocho!* (18 de mayo de 2007)

En esta primera oposición, España afirmaba que Odyssey no había cumplido con los requisitos necesarios para una demanda in rem marítima, Rule C(2)(b), In rem actions: una acción in rem debe describir detalladamente el objeto de la acción.

*Rule C. In Rem Actions: Special Provisions*

*(2) Complaint. In an action in rem the complaint must:*

*(a) be verified;*

*(b) describe with reasonable particularity the property that is the subject of the action;  
and*

*(c) state that the property is within the district or will be within the district while the action is pending.<sup>10</sup>*

Odyssey había omitido dar información indicando el origen o la nacionalidad del buque o de si éste era militar o propiedad soberana de una nación extranjera. España alegaba necesitar saber dichos datos para saber si debía invocar la inmunidad soberana, inmunidad al embargo de la res según la *Foreign Sovereign Immunities Act*<sup>11</sup> (FSIA en adelante).

Reclamada esta información por parte de España, Odyssey presentó, el 6 de agosto de 2007, una demanda modificada, la cual comprendía las mismas reclamaciones de posesión in rem y de salvamento que en su demanda original, aunque, tras el requerimiento del juez Mark Pizzo a que precisaran su posición procesal formulando bajo juramento y por escrito la imposibilidad de la identificación del buque (extremo muy inusual en los procesos de Estado Unidos y que llegaría a perjudicar la reputación de la empresa), presentaron demanda preliminar del sitio bajo secreto, dejando claro que sólo desvelarían la información que el tribunal decidiera, pese a que en una demanda complementaria, Odyssey había manifestado que los restos hallados no podían identificarse y que no había prueba de que España pudiera tener interés alguno respecto al sitio arqueológico concreto.

Esto no contentó a España, que el 19 de septiembre formuló petición de dsestimación de la demanda modificada de Odyssey insistiendo en que no se cumplían los requisitos para una demanda in rem marítima, pidiendo también al

---

<sup>10</sup> Federal Rules Civil Procedure. Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime claims. Rule C(2)(b), In rem actions.

<sup>11</sup> Ley de Inmunidades de Estados Extranjeros. 28 U.S.C. § § 1602 – 1611.

tribunal que se levantara el embargo sobre la res y se diera fin a la designación de Odyssey como depositario sustituto. Pese a que el tribunal denegó dicha petición, sí instó a la empresa a que revelara información relativa sobre la identidad del buque a lo que Odyssey respondió que, aunque no habían pruebas suficientes y debido al sitio arqueológico en el que se habían hallado los restos, estaban considerando la opción de que se tratase del buque Nuestra Señora de las Mercedes, pero que los artefactos podrían ser cargamento desechado, esbozando la posibilidad de que su procedencia fuera de otros buques. Llegando a insinuar que las monedas podrían proceder de un barco pirata. Pero su mala fe se veía bien reflejada en esta declaración, ya que ni decía la identidad de estos otros posibles buques ni explicaba cómo un buque español podría haber sido desarbolado en alta mar o cómo era posible que hubieran sido lanzadas al agua todos estos objetos llegando a formar tal acumulación de monedas pero sin barco alguno.

#### **4.1. La lucha por la identificación del pecio**

Ante esta revelación, España alegó que la Mercedes era una fragata perteneciente a la Armada Real española que se hundió en combate en 1804, por lo que gozaba de inmunidad soberana respecto de cualquier demanda o embargo en Estados Unidos de acuerdo con el FSIA, a cuyos artículos nos referiremos a continuación,

Pero primero, y en virtud de la máxima jurídica aplicable en todo el derecho procesal moderno<sup>12</sup>, a España le correspondía demostrar con prueba absolutamente convincente que se trataba de la Mercedes y el Ministerio de Cultura reaccionó enseguida creando un grupo de trabajo integrado por representantes de este mismo ministerio, el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, el Ministerio de Defensa, la Guardia Civil y el Ministerio de Justicia, entre otros para recabar toda la información posible sobre, por una parte las vías de cooperación internacional, y por otra, la búsqueda en el Archivo de Indias y en los Archivos de la Marina sobre los barcos que se hubieran hundido en la zona en la que Odyssey decía haber hallado los restos del pecio, ya que, si era cierto que se trataba de la fragata de guerra la Mercedes, tanto su hundimiento como su carga estaba perfectamente registrado en tales archivos.

---

<sup>12</sup> *“Ei incumbit probatio, qui dicit, non qui negat”*. Paulo, jurisconsulto romano (s.III) recogido en el Digesta Sive Pandecta Iuris de Justiniano.

Un año entero se estuvo recopilando información y pruebas que demostraran que las monedas extraídas por la empresa Odyssey Marine provenían de La Mercedes. Es por ello, que la decisión del Tribunal de Tampa de que Odyssey diera un inventario exacto de los objetos, fue clave, también porque el propio tribunal ordenó que se permitiera a España a acceder a todos los registros que tenía Odyssey sobre el pecio, fotografías, cintas de video del sitio, autorizando a especialistas españoles inspeccionar las monedas halladas, las cuales se encontraban en un lugar secreto bajo el amparo de la empresa en Sarasota (Florida).

Dicha inspección permitió a estos especialistas del Museo Nacional de Arqueología Subacuática y a los del Museo Arqueológico Nacional, poder confirmar su origen, llegando a la conclusión de que procedían de un buque que navegaba de retorno de las Américas con monedas acuñadas en territorio español, concretamente del Perú, cuyo cuño pertenecía al reinado de Carlos IV (C IV).

Por otra parte, respecto al bloque de cobre que Odyssey había depositado en los tribunales de Tampa como objeto simbólico para solicitar el embargo del pecio y su carga, pudo determinarse que se trataba de una solidificación de cobre fundido por el fuerte calor al que había sido sometido por la explosión y que sin duda, procedía del casco de un buque forrado con dicho metal, como era el caso de la Mercedes, y era a los buques de guerra de la Armada española a los que se brindaba ese tipo de protección para el casco y la Mercedes, cuya botadura fue en el astillero de la Habana en 1788, era una de esas fragatas.

Así pues, se recopiló toda una serie de documentos extraídos de los archivos del Museo Naval, del General de la Marina “Álvaro Bazán”, de las Indias y se recopiló el historial completo de la Mercedes, unos 125 documentos en total, con los datos de la construcción de la misma, comisiones efectuadas desde su botadura en misiones de Estado hasta su hundimiento en un ataque infundado, y fue aquí donde Goold lo comparó con un *Pearl Harbor*<sup>13</sup> español con la intención de desplazar los sentimientos del pueblo al juez americano.

Es un documento el que deja fuera de toda duda que el pecio se trata de la fragata Mercedes, el *Estado de Fuerza y Vida* del capitán de navío Dn. José Manuel Goycoa, firmado en Montevideo y en el que se registra el nombre de los oficiales a bordo (únicamente en las fragatas de guerra se podía justificar la presencia de tal

---

<sup>13</sup> Ofensiva militar sorpresa efectuada por la Armada Imperial Japonesa contra la base naval de los Estados Unidos en Pearl Harbor (Hawái). El ataque conmocionó profundamente al pueblo estadounidense y llevó directamente a la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial.

cantidad de oficiales a bordo de un navío), la tripulación y demás indicaciones como el número de cañones, armas y municiones, la carga que iba a recibir y los pasajeros: "(...) conduce por cuenta de S.M. 22.100 pesos, 20 cajas de cascarilla, 1139 quintales de estaño, 961 quintales de cobre y dos culebrinas excluidas de bronce..."

The document is a multi-column ledger. The top section lists various types of powder and shot, such as 'Pulverina', 'Plomo', and 'Culverinas', with their respective quantities and prices. Below this, there are sections for 'Ramo de Inspeccion' and 'Ramo de Argencinas', each with handwritten notes and signatures. The bottom part of the document contains a summary of the cargo and its value, along with a signature and date.

Estado General de la fragata del Rey Nuestra Señora de las Mercedes del porte de 38 cañones que sale de Montevideo el 7 de agosto de 1804. Colección Manuel Ruiz Luque (Montilla, Córdoba).

Respecto a estas culebrinas, Odyssey quiso aprovechar la oportunidad afirmando que el precio no podía ser la Mercedes debido al porte de estos cañones propios del siglo XVII, y que habían sido mandadas fabricar por el virrey marqués de Guadalcázar para proteger los puertos peruanos, pero eran piezas obsoletas ya en el siglo XIX y excluidas del servicio militar, y gracias a estos registros documentados de las fragatas se pudo probar que se transportaban estas culebrinas con el fin de fundir el bronce para su posterior reutilización.

Para dejar fuera de toda duda, se revisaron las fotografías y las películas del lecho marino grabadas por Odyssey, en las que aparecieron con toda la nitidez que permite el fondo marino, estas piezas medio enterradas en la arena cuyas características concordaban con las culebrinas del siglo XVII.

Pese a esta prueba, la empresa mantenía que los objetos recuperados no coincidían con el cargamento de la Mercedes, alegando que ésta transportaba 900.000 monedas y de 33 a 35 cañones y ellos sólo habían extraído 595.000 monedas y 17

cañones. Obviamente el tribunal no estima convincente este argumento, considerando que es completamente comprensible que no se halle todo el cargamento teniendo en cuenta que la fragata explotó en la superficie y se hundió esparciéndose sobre una extensa zona en el lecho marino y que han pasado 200 años.

Y es con estas pruebas que el 8 de mayo de 2008, España responde rotundamente y de manera concreta el cuestionario del juzgado respecto a la identificación del pecio:

El navío y su contenido que son el sujeto de este caso son los restos de la Fragata de la Real Armada “Nuestra Señora de las Mercedes”, la cual explotó y se hundió en combate el 5 de octubre de 1804 durante la Batalla del Cabo de Santa María al sur de Portugal y al oeste de Cádiz, España. La Mercedes es un buque de guerra que aparece en el registro oficial de la Real Armada Española, y es propiedad inalienable y patrimonio del Reino de España. La Mercedes está sujeta, “inter alia”, a inmunidad soberana contra cualquier reclamación o arresto en los Estado Unidos bajo el Acta de Inmunidad Soberana Extranjera [FSIA], al artículo X del Tratado de Amistad y Relaciones Generales entre los Estados Unidos y España, y principios similares del Derecho Internacional y la normativa interna de Estados Unidos y España. El lugar subacuático donde se encuentra la Mercedes es también la tumba de más de 200 militares y familiares de militares españoles que perdieron su vida en la explosión y el hundimiento del buque de guerra. España nunca ha abandonado ni renunciado de ninguna manera a su derecho de propiedad sobre la Mercedes. España no ha autorizado ni ha consentido ningún tipo de perturbación o acto de salvamento sobre ella ni sobre las tumbas de cientos de marineros españoles y sus familias<sup>14</sup>.

Tras esta declaración España formuló petición de desestimación por falta de jurisdicción material del tribunal (mención a la que nos referiremos en el siguiente apartado) de acuerdo con las leyes federales americanas, en concreto la 12(b)(1),

*Federal Rules of Civil Procedure*

*Rule 12. Defenses and Objections: When and How Presented; Motion for Judgment on the Pleadings; Consolidating Motions; Waiving Defenses; Pretrial Hearing*

---

<sup>14</sup> Odyssey marine exploration, inc., plaintiff, v. the unidentified shipwrecked vessel, if any, its apparel, tackle, appurtenances and cargo located within a five mile radius of the center point coordinates provided to the court under seal, defendant, in rem and the kingdom of Spain, the Republic of Peru. case no. 8:07-cv-614-sdm-map [June 3, 2009] United States District Court Middle District of Florida Tampa Division

*(b) How to Present Defenses. Every defense to a claim for relief in any pleading must be asserted in the responsive pleading if one is required. But a party may assert the following defenses by motion:*

*(1) lack of subject-matter jurisdiction;*

Alternativamente el estado español también pedía sentencia sumaria<sup>15</sup> a favor de España de acuerdo con la regla 56(a),

*Federal Rules of Civil Procedure*

*Rule 56. Summary Judgment*

*(a) Motion for Summary Judgment or Partial Summary Judgment. A party may move for summary judgment, identifying each claim or defense — or the part of each claim or defense — on which summary judgment is sought. The court shall grant summary judgment if the movant shows that there is no genuine dispute as to any material fact and the movant is entitled to judgment as a matter of law. The court should state on the record the reasons for granting or denying the motion.*

Alegada la indiscutible identidad del pecio, por parte de España, como el buque de guerra Nuestra Señora de las Mercedes y estableciendo que no puede ser objeto de salvamento contra el deseo del Estado del pabellón, España solicita que se levante el embargo, que se ponga fin a la designación de la empresa como depositario sustituto y que se proceda a la restitución de los objetos para ser puestos bajo custodia española.

Ante esta petición, Odyssey seguía insistiendo en que no había prueba suficiente de que la res fuera la Mercedes, que la FSIA no tenía cabida respecto a la jurisdicción y que la inmunidad soberana que proclamaba España no impedía la pretensión de salvamento de Odyssey. A demás, la empresa norteamericana rebatía que, si tal y como pretendía España, el tribunal no tenía jurisdicción sobre la res, tampoco tenía competencia para ordenar la devolución de la carga recuperada del buque, cuestión que veremos más adelante.

## **5. Inmunidad soberana**

---

<sup>15</sup>Sentencia solicitada por cualquiera de las partes en un proceso civil, para su terminación, cuando se cree que no existe un verdadero motivo de disputa. (*there is no genuine dispute as to any material fact*)

Aceptada la identidad del buque por parte de Odyssey, aunque teniendo aún objeciones, la empresa realiza su siguiente movimiento para evitar la devolución de la carga encontrada, alegando que la Mercedes estaba actuando en la ocasión como un simple mercante armado, la idea era evitar a toda costa la aplicación de la FSIA.

En primer lugar, hay que hacer incapié en que Estado Unidos no ha ratificado el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982, ni tampoco el Convenio de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001.

Especial atención hay que poner al hecho de que el Tribunal, en su informe, afirmó que el pecio se hallaba en alta mar, teniendo en cuenta que, y según las convenciones internacionales sobre el derecho del mar que ya han sido citadas, los restos de la Mercedes, en realidad, se hallan en la plataforma continental española, pero, como ya se ha dicho, Estado Unidos no forma parte de estas convenciones por lo que se acoge a la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar, cuyo primer artículo dice: *Se entenderá por «alta mar» la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.* No yendo más allá del mar territorial del estado en su regulación interna sobre el derecho del mar.

Estados Unidos es uno de los pocos sistemas internos que tiene una ley específica sobre inmunidades jurisdiccionales de los estados extranjeros desde 1976 (FSIA por sus siglas en inglés: *Foreign Sovereign Immunities Act*), es por ello que durante el proceso, los tribunales estadounidenses, tanto el del Distrito (asimilable al de primera instancia), como el de Apelaciones, y el Tribunal Supremo, aluden a esta ley de inmunidades extranjeras, a la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, y al Tratado de Amistad entre España y Estados Unidos de 1902.

Así pues, en la declaración que hace España sobre la identidad del pecio y de que la Mercedes era un buque de guerra, alega inmunidad soberana en virtud de la FSIA. Cuando esta ley menciona la inmunidad, lo hace bajo dos vertientes, por una parte, la inmunidad jurisdiccional y por otra, la inmunidad material, de ejecución.

Este primer tipo viene regulada en los artículos 1604, 1605, 1606 y 1607,

#### *§ 1604. Immunity of a foreign state from Jurisdiction*

*"Subject to existing international agreements to which the United States is a party at the time of enactment of this Act a foreign state shall be immune from the Jurisdiction*

*of the courts of the United States and of the States except as provided in sections 1605 to 1607 of this chapter.”*

*“Sin perjuicio de los convenios internacionales de los que sea parte Estados Unidos en el momento de la promulgación de esta ley, un Estado extranjero gozará de inmunidad jurisdiccional en los tribunales de los Estados Unidos y de los Estados, salvo lo dispuesto en los artículos 1605 a 1607 de este capítulo.”*

Respecto al segundo tipo de inmunidad, la de ejecución, lo regula el artículo 1609,

*§ 1609. Immunity from attachment and execution of property of a foreign state*

*Subject to existing international agreements to which the United States is a party at the time of enactment of this Act the property in the United States of a foreign state shall be immune from attachment arrest and execution except as provided in sections 1610 and 1611 of this chapter.*

*“Sin perjuicio de los convenios internacionales de los que sea parte Estados Unidos en el momento de la promulgación de esta ley, las propiedades de un estado extranjero en los Estados Unidos serán inmunes a la confiscación, el embargo y la ejecución con excepción de lo dispuesto en los artículos 1610 y 1611”.*

Como el procedimiento judicial iniciado se desarrollaba contra “un pecio desconocido” y no contra España, el enfoque de la inmunidad de España ante los tribunales de Estados Unidos no es el de la inmunidad de jurisdicción, sino de ejecución, es decir, la inmunidad de los tribunales de este estado de adoptar medidas coercitivas contra los bienes propiedad de un estado extranjero.

Para defender su hipótesis, Odyssey cuenta con un equipo de asesores, historiadores navales norteamericanos, catedráticos eméritos como el doctor Rodney Carlisle de la *Rutgers University* o el doctor William Flayhart de la *Delaware State University*, que, viendo la posibilidad desde un principio de que España reconociera el pecio como la Mercedes, y continuando con la negativa de que no era así, la empresa alegó que, en el supuesto de que se tratase de dicha fragata, la Mercedes no ejercía su última misión como buque de guerra, sino realizando una función comercial.

Odyssey basaba esta argumentación en que, y pese haber sido con anterioridad un buque de guerra de la Real Armada española, en este último viaje la fragata estaba destinada a los Correos Marítimos y estaba transportando en mayor porcentaje

caudales particulares. Este último punto es cierto según los registros, unos 490.000 pesos eran de particulares y aproximadamente 220.000 pesos eran los destinados a los caudales del Rey, es por ello que Odyssey alegaba que la fragata había llevado a cabo su misión en tiempos de paz sin estar armada debidamente como lo hubiera estado un buque de guerra.

Tras esta alusión, la empresa se dedicó a buscar descendientes, posibles herederos de particulares para que se personasen como parte en la demanda, haciendo lo propio con el gobierno peruano que alegaba un principio general de pertenencia de todo objeto originado en su territorio o producido por sus gentes. Así pues, a principios del 2009, se personó un total de 25 reclamantes más el gobierno de Perú.

El equipo de historiadores españoles se encargó de echar por tierra los fundamentos de Perú, mediante dos documentos que dejaron claro que esta región formaba parte del reino de España en el momento en que ocurrieron los hechos. El primero de los documentos fue la Capitulación de Ayacucho de 9 de diciembre de 1824 firmada por los generales Canterac y Sucre, en cuyo artículo uno se establecía:

La rendición de las fuerzas realistas a las que se garantizaba libre embarque hacia España bajo condición de no volver a tomar las armas en este conflicto, o la opción de entrar al servicio del ejército peruano, y en su artículo cuarto señalaba que no se exigiría ningún tipo de reparación a quienes hubiesen apoyado la causa realista. España cedía su propiedad de carácter público en el territorio, con expresa excepción de los buques de guerra o mercantes. No incluía ni analizaba la posibilidad de reclamar derechos sobre propiedad u objetos fuera del territorio en el momento de su firma ni que hubieran salido de su territorio con anterioridad.<sup>16</sup>

El segundo documento que se aportó fue un acuerdo de paz y amistad firmado el 14 de agosto de 1879 entre el Reino de España y la República del Perú, que en su primer artículo establecía que “desde la fecha de ratificación habría un completo olvido del pasado y una sólida e inviolable paz entre ambas naciones” (O’Donnell y duque de Estrada. Hugo. 2013, p. 113). Ambos tratados establecían una clara renuncia a compensaciones y reclamaciones por parte del estado peruano.

Respecto al grupo de 25 descendientes que se adhirieron a la demanda, los historiadores españoles se encargaron de demostrar que los familiares de los marinos y demás tripulación que pereció en el hundimiento de la Mercedes ya fueron resarcidos en el siglo XIX por el estado español, por lo que el tribunal estadounidense calificó de infundada esta petición.

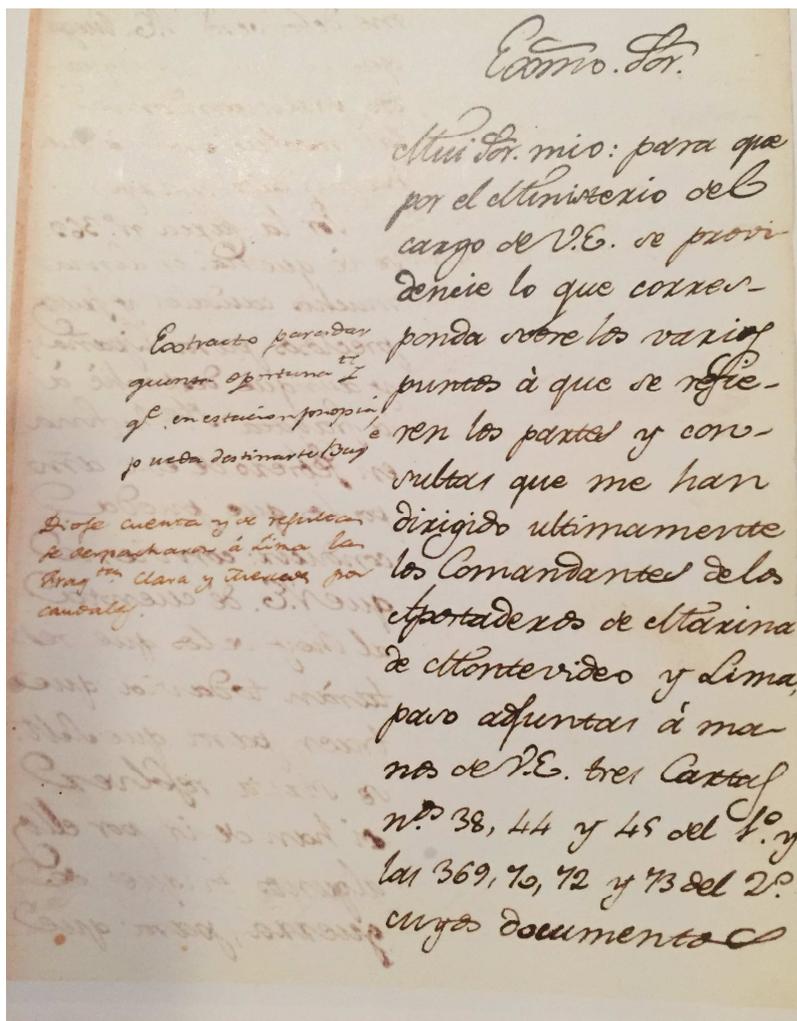
---

<sup>16</sup> O’Donnell y Duque de Estrada. Hugo. 2013. p. 112

Volviendo al tema sobre la inmunidad de la Mercedes, para que se dé esta acción, el pecio debía ser un buque de Estado, una fragata de guerra. Para probarlo, el equipo de expertos español aportó diversos documentos al tribunal que acabarían convenciendo al juez de que así era y de los que Odyssey intentaría desacreditar a toda costa.

Debemos empezar por el nacimiento de este buque, la creación y su fin. Bien, la Mercedes fue construida en el astillero de la Habana en 1788 para formar parte de la Real Armada española y se inscribió en el registro oficial como fragata, estando al servicio militar de España como buque de guerra desde que empezó su servicio activo en 1789 hasta su hundimiento en 1804.

En un documento fechado a 13 de septiembre de 1802, se observa cómo el general Don Manuel Godoy se dirige al ministro de marina Domingo de Grandallana, el llamado Príncipe de la Paz, como ya se ha comentado con anterioridad, para advertirle de “la existencia de muchos caudales y frutos preciosos para España en Lima” señalando la “conveniencia de traerlos a España en algunos buques de guerra” en una nota marginal se aprecia: “diose cuenta y de resultas se despacharon a Lima las fragatas Clara y Mercedes por caudales”.



Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. Viso del marqués, Ciudad Real.

El equipo español también presentó la real orden de Grandallana a Felix de Tejada<sup>17</sup> para que se despachasen las fragatas,

El Rey ha resuelto que se despachen a la mayor brevedad desde ese Puerto al del Callao de Lima dos fragatas de guerra con el objeto de traer caudales y efectos de la Real Hacienda que hubiese prontos en aquella América. Según las últimas noticias dadas por el Ingeniero General resulta que se hallan prontas a armarse en ese Departamento las fragatas Clara y Mercedes y por tanto quiere Su Majestad que vuestra excelencia disponga con la mayor presteza la habilitación de dichos buques con el concepto de la navegación que deben hacer, y en la inteligencia de que se ha servido conferir su mando al capitán de navío Don José Goycoa y al de la fragata Don Diego de Aleson, a quienes se previene lo conveniente a fin de que se presenten en ese Departamento. Dios guarde a vuestra excelencia muchos años. Barcelona, 6 de noviembre de 1802.

<sup>17</sup> Marino militar español y XIII Capitán General del departamento naval de El Ferrol (1737–1817)

El Rey ha resuelto que se despachen à la mayor bre-  
vedad desde este Puerto al del Callao à una de las Fragatas  
de guerra con el objeto de traer los caudales y efectos à N.  
Hacienda que hubiese prontas en aquella et. mexicana. Segun  
las ultimas noticias dadas por el Ingeniero gral resulta  
que se hallan prontas à armarse en ese Departamento  
las fragatas Clara y Mercedes y por tanto quiere S. M.  
que V. E. disponga con la mayor presteza la habilitacion  
de dos buques con el concepto de la navegacion que de-  
ven hacer, y en la inteligencia de que se ha servido con-  
fesar su mando al Capitan de navio D. Jose Forjeda y  
al fragata D. Diego Alonso, à quienes se previene  
lo conveniente à fin de que se presenten en ese De-  
partamento. Dios que. à V. E. m. a. Barcelona 6.  
de Noviembre 1802.

Domingo de Grandallana

D

A D. Félix de Tejada.

Domingo de Grandallana a Félix de Tejada. BRAH, JPG, Ms. 11/8305.

La condición de buque de guerra se volvió indiscutible estando la Mercedes en el Callao en agosto de 1803, mientras se aprestaba para su regreso a España, el marqués de Avilés, virrey del Perú, recibió los oficios que notificaban la ruptura del Tratado de Amiens, por lo que el transporte de los caudales se convertía en un deber y una necesidad militar. Es por esto que se decidió, ya estando en Montevideo del año siguiente, en 1804, a formar una escuadra de buques bajo mando militar.

Como ya ha sido comentado anteriormente, en un principio se pensó en una escuadrilla de seis fragatas, pero finalmente se quedó en cuatro, ya que la intención no era combatir con el enemigo, al no haber enemigo formal, si no la de proteger y disuadir a los posibles corsarios.

Estando el convoy español en Montevideo y bajo el mando del jefe de escuadra Don José de Bustamante, a las cuatro fragatas se les aplicaron las nuevas Ordenanzas

para la Armada Naval, y como estas establecían se solicitó al Rey que designara al segundo jefe de la escuadrilla, recomendando que se realizara en la persona de Tomas Ugarte, jefe de escuadra que llevó las fragatas del Callao a Montevideo, y que además tenía que cumplir la función de jefe de estado mayor de la escuadrilla, pero que finalmente enfermaría, por lo que se solicitó dicha designación para su homólogo Diego de Alvear,

(...) recibí por la Cor(beta)ta Infante don Carlos el 20 de octubre... la remesa de los ejemplares de la nueva ordenanza nabal...habiendo observado que en el artículo 1º del título 2º de ella se previene que en caso que S.M se digne a nombrar para 2º jefe de cualquiera escuadra , ò Division independiente à algun oficial general le estaran afectas las funciones de mayor general de ella...debe desempeñar este encargo e la de que el Rey ha tenido à bien conferirme el mando en jefe...el de Esquadra don Tomas Ugarte (...)¹⁸

Otro dato que demostraba la condición de buque de guerra de la Mercedes se encontraba en los relatos de lo sucedido por parte de Manuel Zapiaín, capitán de navío de la Fama, relato en el que habla de la bandera izada con las armas reales, exclusiva para los buques de guerra, ya que los buques de comercio, como afirmaba Odyssey que era la Mercedes, sólo podían izar la bandera de franjas bicolor pero sin escudo desde 1785.

El listado de a bordo de todo un contingente de la Infantería de Marina en el momento en el que acaecieron los hechos, cuya presencia solo se podía justificar tratándose de una fragata de guerra, dejaba fuera de toda duda de condición de buque de Estado.

Pero, ya en enero de 2009, Odyssey seguía insistiendo en que, en el momento de su hundimiento, la Mercedes se trataba de un buque comercial que servía como paquebote de los Correos Marítimos, pero el equipo de expertos españoles probaría que una fragata de 40 cañones como lo era la Mercedes no podía ser confundida con un paquebote, que viene definida como “embarcación semejante al bergantín¹⁹, con la diferencia de no ser tan fina y de llevar vela mayor redonda, como las fragatas

---

¹⁸ José de Bustamante y Guerra, Comandante General del Apostadero del Río de la Plata a Domingo de Grandallana, Secretario de Marina, Montevideo, 30 de octubre de 1803. BRAH 25/5684.

¹⁹ El bergantín es una embarcación de dos palos, el mayor y el trinquete, con bauprés y velas cuadradas. Por vela mayor tiene una gran cangreja y, a veces, otra mayor redonda. Se emplearon, principalmente, para el tráfico mercante, pero también fueron utilizados como buques corsarios debido a que su gran velocidad les permitía escapar de navíos y fragatas y dar alcance a cualquier transporte.

y mesana en lugar de cangreja, envergada en el esnon o husillo. Por lo regular suele servir para correo”<sup>20</sup>

Los Correos Marítimos de las Indias tenían carácter de línea regular, por lo que para los envíos extraordinarios sí se utilizaba otro tipo de buque, como los mercantes o de guerra, según la ocasión. Pero en las Reales Ordenanzas de 26 de enero de 1777, tratado IV, título II, artículo XII, observamos,

Prohíbo a todas las embarcaciones de guerra, mercantes o de otra cualquier clase, el que puedan llevar cartas sueltas ni entregarlas por sí en alguna parte de mis Indias. Y para facilitar el comercio con aquellos dominios, no solo por el Correo General, sino también por todas embarcaciones de guerra o particulares que de España navegaran para aquellos dominios, de unos puertos a otros, en ellos, o de regreso a España mando que en todas se remita un cajón o paquete de cartas y que los capitanes de mis bajeles de guerra y los patronos de los mercantes den aviso a la Administración de Correos cuatro o seis días antes de su salida de los puertos adonde se dirigen, para que de este modo, avisándolo al público por carteles, se pueda escribir y poner las cartas en vía.

Establecida una regularidad para América del Sur, éstas no fueron derogadas por las siguientes Ordenanzas Reales de 1802, cuyo tratado III, título II, artículo I decía, “para el giro de la correspondencia con la Capital Buenos Aires y toda la extensiva hasta el Reino del Perú, tengo mandado que se despachen desde el Puerto de la Coruña seis correos cada año (...)”.

En este punto, incluso el mismo equipo de expertos estadounidenses admitían indirectamente y cada vez que mencionaban el pecio, que se trataba de un buque de Estado, utilizando términos como fragata de guerra, pero el Doctor Flayhart intentaba restarle importancia al afirmar que se trataba de una simple forma de hablar, pero no era así. Fragata de guerra era la denominación oficial de la Mercedes adoptada por las autoridades navales y hasta por el mismísimo gobierno inglés que había dado instrucciones, en 1804, de detener sólo buques de guerra españoles con tesoro a bordo en su regreso a casa. Había constancia de que durante el período de tiempo que el convoy inglés estuvo situado en las aguas del Estrecho de Gibraltar esperando las fragatas españolas y según propias palabras del comodoro Graham Moore, habían dejado pasar un correo marítimo, el bergantín Batidor, cuya pertenencia a los Correos Marítimos había quedado demostrada por el

---

<sup>20</sup> O’Scanlan, Timoteo: “Diccionario Marítimo Español” Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 402.

equipo de expertos españoles, concretamente por el historiador Hugo O'Donnell y Duque de Estrada<sup>21</sup>.

A la declaración que hizo dicho historiador hay que añadir,

El plenipotenciario español en Londres, José de Anduaga, había relatado en su informe que, en su conversación con el ministro de Exteriores Lord Harrowby, destinada a solucionar el conflicto, él le había expuesto que las órdenes de atacar a la escuadrilla española, llevaban en sí un carácter hostil, porque no hay comandante de ninguna marina que permita ser detenido con un barco de guerra sin oponer toda la resistencia posible para evitarlo. Sólo un mercante armado tenía esa posibilidad. Era especialmente significativo por otra parte, que el propio funcionario inglés dijera, en ese mismo contexto, que las fragatas apresadas permanecerán en calidad de detenidas, tratándose a los oficiales con decoro (...) procediendo de igual manera que se ha hecho con anterioridad con otros barcos de guerra en las mismas circunstancias.

Como ya se ha comentado con anterioridad y quedó demostrado, el transporte de caudales, incluidos los de particulares y otros bienes desde los territorios de las Indias a la Península, formaba parte de las funciones de las fragatas de guerra de aquella época. La regulación normativa española y de las potencias navales de la época contemplaba este transporte de caudales y de otros artículos valiosos como función militar, igualmente ocurría con los buques de guerra de la Royal Navy y de los Estados Unidos que también transportaban bienes y fondos privados. Se hizo referencia, y con mucho acierto, al acta de 23 de abril de 1800 mediante la cual el Congreso de los Estados Unidos autorizaba a la U.S. Navy a transportar oro, plata y joyas de ciudadanos norteamericanos para asegurar su protección.

En un intento desesperado por probar que la Mercedes actuaba para los Correos Marítimos en su última misión y bajo un pretexto y una traducción que dejaba mucho que desear de lo que se esperaba de un equipo de expertos como lo era el norteamericano, el profesor Flayhart en su declaración de 13 de febrero de 2009, aportaba documentación de una solicitud del entonces alférez de fragata de la Real Armada, Luis Abello, procedente de los Correos Marítimos, en 1803, en vísperas del viaje a bordo de la Mercedes, pedía un aumento del anticipo recibido “variando la naturaleza de este viaje de los demás en que se emplean los correos marítimos (...)”.

Según el equipo de expertos, esta documentación aportada constituía prueba irrefutable de que la Mercedes pertenecía a los Correos Marítimos, lo que no se

---

<sup>21</sup> Comandante de Infantería de Marina e historiador militar. Es un caballero de la Orden de Malta y miembro de la Real Academia de la Historia.

esperaban era que los historiadores españoles aportaran el documento entero, sacando a la luz las, no muy buenas, intenciones por parte de Odyssey y su equipo.

Con esta documentación lo que se probaba era la asimilación del personal de Correos a los oficiales de guerra, que aún no se habían perfilado del todo pero dejaba claro que se habían integrado en la Real Armada. La continuación del documento presentado por Carlisle y Flayhart decía, “variando la naturaleza de este viaje de los demás en que se emplean los correos marítimos, comprende disfrutar en este caso de los mismos aumentos de sueldo que gozan los oficiales vivos de la Armada”. A cuyo escrito, el historiador Hugo O’Donnell adjuntaba otro en el que se reflejaba que todos los oficiales de Correos Marítimos habían pasado a integrarse en la Marina Real desde la ordenanza de 1802,

Por lo que hace a los individuos, el Ministerio de Estado pasará al de Marina una nómina circunstanciada de los Oficiales que con graduación militar sirven en la Renta, expresiva de su antigüedad y acompañada de un informe reservado de su conducta, aptitud y méritos, para que queden incorporados a la Armada a las clases correspondientes, conservando sus sueldo si fuesen superiores al del grado a que opten<sup>22</sup>.

En febrero de 2009 el profesor Flayhart, pero no Carlisle, se adhirió a la solicitud de una vista oral, aportando una nueva declaración que, más que esclarecer datos, pretendía desacreditar lo dicho por el equipo de expertos españoles. El juez aceptó la declaración pero denegó la vista oral.

Dos últimos documentos fueron los que zanjaron el tema de si la Mercedes iba en misión comercial como buque perteneciente a los Correos Marítimos o si, por el contrario y como afirmaba España, se trataba de una fragata de guerra.

El primero de ellos fue un listado de correos marítimos extraída del libro *Correos Marítimos Españoles*, de Francisco Garay Unibaso (1987), un estudioso de esta institución, cuya lista fue aportada por Flayhart como prueba documental, que establecía que, entre 1780 y 1781 todo tipo de barcos, incluidas las fragatas, realizaban estos servicios. Flayhart omitió que dicho tratado añadía otra lista entre 1802 y 1804 en la que únicamente aparecían bergantines, corbetas y goletas. Listado que fue presentado por España como réplica.

El segundo documento lo presentó el equipo de historiadores español. Una Real Ordenanza del Correo Marítimo expedida por S.M el 26 de enero de 1777, cuyo tratado IV, título I, artículo V, venía a esclarecer que, aun aceptando lo declarado por

---

<sup>22</sup> Reglas bajo las cuales, según ha determinado S.M han de quedar reunidos a la Real Armada los Correos marítimos, 6 de abril de 1802, art. 6.

Odyssey de que la Mercedes pertenecía a los Correos Marítimos, la propia bandera de estos barcos estaba considerada como bandera de guerra, una bandera con las armas reales era signo de buque de Estado distinguiéndose de la Marina Real simplemente por el distintivo de correos,

Las banderas y Gallardetes de que han de usar las embarcaciones de Correos, han de tener el Escudo de mis Armas, orleado con el Toysón de oro y sentado sobre dos ramos enlazados de palma y oliva por tener un distintivo que caracteriza el Instituto de Correos<sup>23</sup>.

Y cuyo tratado IV, título I, artículo VI rezaba, “el Gallardete arbolado en el palo mayor denota ser embarcación de Guerra y quiero que se reputen de esta clase todas las de Correos que estén en actual servicio (...)”.

Así pues, incluso si la Mercedes hubiera pertenecido a los Correos Marítimos, hubiera tenido exactamente la misma consideración de buque de Estado.

Con toda esta documentación presentada, el 3 de junio de 2009, el magistrado juez, el honorable Mark Pizzo, emitió un informe y Recomendación<sup>24</sup> estimando que la res era la Mercedes cuya propiedad pertenecía al estado español, reconociendo la carencia de competencia de dicho Tribunal en virtud de la FSIA, recomendando al juez del Tribunal del Distrito de Tampa que estimara la petición de España de desestimación y que ordenara a la empresa Odyssey Marine, como depositario sustituto que era, la devolución de la res y su cargamento a España.

Así pues, el juez del Distrito, el honorable Steven D. Merryday, dictó sentencia el 22 de diciembre de 2009, haciendo propias las conclusiones y amparando totalmente las recomendaciones del juez Pizzo, marcando un plazo de diez días para la devolución efectiva.

### **5.1. La negativa de Odyssey: el Tribunal de Apelación**

Resignándose a admitir que la Mercedes no estaba en misión comercial en el momento de su hundimiento, si no en misión de estado, el siguiente movimiento de Odyssey dejó claro que no iba a renunciar tan fácilmente a aquel que consideraba

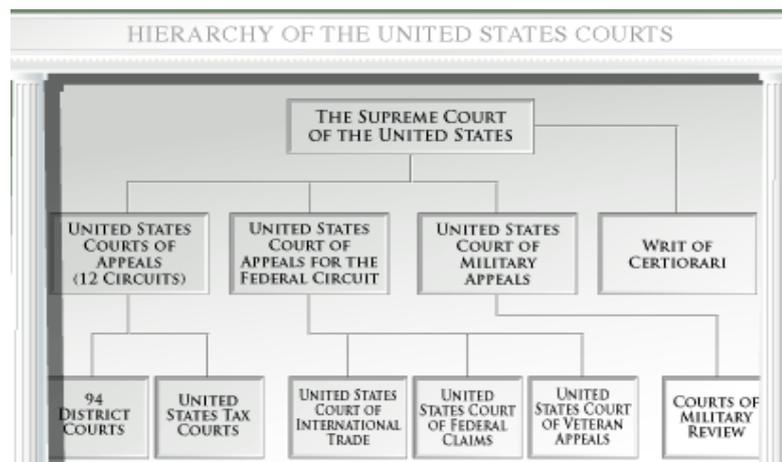
---

<sup>23</sup> Real Ordenanza del Correo Marítimo expedida por S.M en 26 de enero de 1777.

<sup>24</sup> Un juez del tribunal del distrito propone una sentencia al juez encargado del asunto que finalmente dicta su resolución de acuerdo o no con aquella propuesta. Las partes pueden oponerse.

su mejor trabajo de rescate y recuperación de restos jamás hallado hasta el momento.

Es por ello que presenta recurso de apelación ante los juzgados de apelación del circuito federal de los Estados Unidos. Un pequeño esquema de cómo funciona el sistema judicial americano a continuación, nos puede ayudar a entender el proceso por el que pasaron Odyssey y el estado español.



Sistema judicial americano<sup>25</sup>.

En esta demanda de apelación, Odyssey alegó, junto con el estado de Perú y los 25 herederos, que el tribunal de Distrito se había equivocado en diversos puntos.

El primero de ellos, no haber aplicado la Regla 56 sobre juicios sumarios, al analizar la petición de desestimación de España en virtud de la Regla 12(b)(1). En segundo lugar, no haber convocado una vista oral de prueba antes de resolver la petición de desestimación. Tercero, al estimar que la res era el buque de guerra Nuestra Señora de las Mercedes y que por tanto la FSIA le otorga inmunidad soberana. El cuarto punto que alega Odyssey es el no haber distinguido, por parte del tribunal de Distrito, entre la Mercedes y su cargamento privado, y por último, al ordenar la devolución del pecio a la custodia de España.

Respecto al primer punto de este recurso, la empresa alegó que el tribunal de Distrito debería haber aplicado la Regla 56 y no la 12(b)(1), argumentando que

<sup>25</sup> [www.http://eljuegodelacorte.nexos.com](http://eljuegodelacorte.nexos.com)

tendría que haber valorado las pruebas a la luz más favorable a la propia Odyssey ya que, según dice, la Regla 56 es necesaria porque una petición de desestimación contiene las cuestiones de fondo de la pretensión básica en el procedimiento.

En relación con la vista oral desestimada por el juez de distrito, Odyssey alega que debería haber tenido la oportunidad de formular nuevas preguntas a los peritos de España. En este punto, el tribunal de apelación establece que “cuando un tribunal decide sobre cuestiones de hecho implicadas en una petición basada en la Regla 12(b)(1), puede aceptar la prueba oral junto con la escrita, pero no se exige una vista oral para la prueba”. Cada parte tuvo oportunidad para aportar pruebas y documentación necesarias para fundamentar sus alegaciones, hacer preguntas y con derecho a aportar contradecaraciones en su momento, así pues, el tribunal de Apelación afirmó la sentencia dictada por el de Distrito estableciendo que dicho tribunal no entró en arbitrariedad al evaluar la petición española sobre la base de la Regla 12(b)(1) basándose en el extenso expediente aportado por ambas partes.

Bien, respecto al tercer punto del recurso planteado, el tribunal de Apelación se dedica a desglosarlo en dos.

Primero había que determinar si la res era la Mercedes después si los tribunales estadounidenses tenían jurisdicción sobre el pecio.

Para empezar, hay que dejar claro que, y según la U.S. Const. Art. III, section 2, d. 1, una demanda in rem contra un buque es claramente un procedimiento de almirantazgo y por tanto cae dentro del ámbito exclusivo de los Tribunales Federales. “Sólo cuando el Tribunal tiene la exclusiva custodia y control sobre la propiedad, ostenta la jurisdicción sobre ella”, por tanto cuando se presenta una demanda in rem, el Tribunal debe decretar embargo judicial sobre la res, permaneciendo ésta bajo la custodia de dicho Tribunal mientras dure el procedimiento. Pero según el artículo 1609 de la FSIA, sólo los Tribunales federales podrán autorizar el embargo siempre y cuando la res fuera propiedad de un estado extranjero y sólo si la FSIA lo autoriza.

*§ 1609. Immunity from attachment and execution of property of a foreign state*

*Subject to existing international agreements to which the United States is a party at the time of enactment of this Act the property in the United States of a foreign state shall be immune from attachment arrest and execution except as provided in sections 1610 and 1611 of this chapter*

*“Sin perjuicio de los convenios internacionales de los que sea parte Estados Unidos en el momento de la promulgación de esta ley, las propiedades de un estado extranjero en los Estados Unidos serán inmunes a la confiscación, el embargo y la ejecución con excepción de lo dispuesto en los artículos 1610 y 1611”.*

Así pues, el tribunal de Apelación se plantea si tiene jurisdicción para la demanda in rem, preguntándose primero si, efectivamente la res es el pecio Nuestra Señora de las Mercedes ante la insistencia de Odyssey de que no había prueba suficiente para que el Tribunal de distrito determinase que sí lo era.

Tras estudiar primero el contexto histórico del buque y leer el informe del tribunal de Distrito y toda la documentación aportada tanto por el equipo de expertos de la empresa estadounidense como de los aportados por el estado español, cómo fue el último viaje del buque que España afirmaba era la Mercedes, los escritos del siglo XIX y sobre todo tras comparar el registro del estado de caudales de la Mercedes al salir de Montevideo en 1804 y el informe de Odyssey de todo lo hallado en 2006, la totalidad de la prueba sustentaba la conclusión a la que había llegado el tribunal de Distrito.

Los restos encontrados en el mismo sitio en el que España afirmaba se había hundido el pecio, las culebrinas registradas en el documento *“Estado de fuerza y vida”* del comandante Goycoa y que posteriormente fueron encontradas por Odyssey, hacen que el tribunal de Apelación declare con rotundidad que, efectivamente, la res es la Mercedes.

El segundo punto que había que aclarar era si la FSIA era aplicable a la Mercedes. El artículo 1609 habla de la inmunidad de las propiedades de un estado extranjero que se encuentre en los Estados Unidos. Aunque la Mercedes, per se, no estaba dentro del territorio estadounidense, el tribunal puede tener la posesión presunta sobre el pecio cuando parte de él se presenta ante el tribunal de Distrito. En este caso, la propia empresa americana, depositó partes del pecio, un bloque de cobre, ante el tribunal de Distrito, llevando de manera simbólica la res hasta territorio americano y por tanto ante la jurisdicción americana y, según establece el tribunal de Apelación, “puesto que se trata de una acción in rem basada en el embargo de una propiedad soberana, el artículo 1609 dispone que la Mercedes sí goza de inmunidad presunta para su embargo”.

Este tribunal se plantea si el pecio está afectado por alguna de las excepciones que establece la FSIA para la inmunidad in rem. Por lo que, si como plantea Odyssey,

hubiera alguna posibilidad de que el Tribunal Federal pudiera tener jurisdicción, sería aplicando alguna de estas excepciones, que vienen recogidas en los artículos 1610 y 1611. Estas reglas, en concreto la 1610, ya que la 1611 trata sobre terrorismo y no es el caso, establecen que es la empresa que las alega quien tiene la carga de la prueba, teniendo que destruir la presunción de que la Mercedes es inmune al embargo y puesto que Odyssey no logra aportar ninguna prueba que lo demuestre, el tribunal, llegado a este punto, considera que este tema debe quedar zanjado. Pero viéndose la empresa arrinconada, volvió a sacar la carta de la misión comercial, por la que la Mercedes no gozaría de la inmunidad que la FSIA otorga sólo a los buques de estado.

Al no poder Odyssey demostrar la excepción a la inmunidad que otorga el art 1610, que son las de la actividad comercial,

*§ 1610. Exceptions to the immunity from attachment or execution*

*"(a) The property in the United States of a foreign state, as defined in section 1603(a) of this chapter, used for a commercial activity in the United States, shall not be immune from attachment in aid of execution, or from execution, upon a Judgment entered by a court of the United States or of a State after the effective date of this Act, if –*

*"(1) the foreign state has waived its immunity from attachment in aid of execution or from execution either explicitly or by implication, notwithstanding any withdrawal of the waiver the foreign state may purport to effect except in accordance with the terms of the waiver, or*

*"(2) the property is or was used for the commercial activity upon which the claim is based, or*

*"(3) the execution relates to a Judgment establishing rights in property which has been taken in violation of international law or which has been exchanged for property taken in violation of international law.*

La empresa alega que bajo el artículo 1605(b) sí existe excepción. Este artículo hace referencia a la inmunidad de un estado extranjero que otorga la jurisdicción del tribunal respecto de reclamaciones cuando se solicita la ejecución de un privilegio marítimo.

*§ 1605. General exceptions to the jurisdictional immunity of a foreign state*

*"(b) A foreign state shall not be immune from the Jurisdiction of the courts of the United States in any case in which a suit in admiralty is brought to enforce a maritime lien against a vessel or cargo of the foreign state, which maritime lien is based upon a commercial activity of the foreign state.*

El tribunal de Apelación considera que no es aplicable en absoluto este artículo ya que, así como el artículo 1609 establece inmunidad de embargo sobre la propiedad de un estado extranjero cuyas excepciones se recogen en los artículos 1610 y 1611, por el contrario, el artículo 1604, que es de donde argumenta Odyssey la excepción del artículo 1605, establece la inmunidad jurisdiccional al estado extranjero en sí mismo por lo que no es aplicable a las demandas in rem interpuestas por Odyssey contra la propiedad de España.

La FSIA define actividad comercial como una conducta comercial continuada o bien una transacción o acto particulares. El carácter comercial de una actividad se determinará por referencia a la naturaleza de la conducta, acto o transacción particulares más bien que por referencia a su finalidad. Artículo 1603 (d),

*§ 1603. Definitions "For purposes of this chapter*

*"(d) A 'commercial activity' means either a regular course of commercial conduct or a particular commercial transaction or act. The commercial character of an activity shall be determined by reference to the nature of the course of conduct or particular transaction or act, rather than by reference to its purpose.*

Los argumentos que aportaba Odyssey al tribunal para corroborar su afirmación de que la Mercedes estaba operando en función comercial era que ésta estaba transportando mercancía y valores de particulares contra flete, que el 75% de la carga era mercancía privada, cuyos comerciantes habían pagado un flete del 1% para poder subir sus mercancías a bordo y que España no estaba en guerra, sino en tiempos de paz en el momento de su hundimiento. Por otro lado, la empresa volvía a argumentar la función de buque de los Correos Marítimos Españoles.

El tribunal de Apelación reconoce aquí que la Mercedes estaba transportando cargamento privado de ciudadanos españoles previo pago, pese a ello, el transporte era de naturaleza soberana. Ya había quedado probado por los historiadores españoles que el transporte y la protección de propiedades de ciudadanos particulares también era una función militar de la Armada Española, especialmente en tiempos de guerra o amenaza de ella, sobre todo cuando el buque tenía que navegar por aguas habitadas por corsarios o entre naciones hostiles que estaban

patrulladas por buques de guerra. Por tanto, se llegó a la conclusión de que la Mercedes estaba actuando como soberano al transportar caudales en tiempos de amenaza de guerra. Aun así, Odyssey aseguraba que el pecio no podía ser un buque de guerra porque España no estaba en guerra en el momento de su naufragio. Pero según este argumento, el hecho de que una nación no esté en guerra, eliminaría la condición de buque de guerra de cualquier navío militar de cualquier estado, incluyendo, aporta el tribunal de Apelación, el U.S Arizona en Pearl Harbor, por lo que esta argumentación no fue aceptada bajo ningún concepto. Los estados poseen buques de guerra tanto en tiempos de guerra como de paz.

Respecto al tema de los Correos Marítimos, el tribunal de Apelación declara probado ya en el proceso ante el del Distrito que la Mercedes no formaba parte de los Correos Marítimos del estado español.

La última bala que lanza Odyssey respecto al tema de la inmunidad de la res, fue el planteamiento de que la Mercedes no era inmune al embargo porque la FSIA se aplica solamente cuando la propiedad objeto de disputa está en posesión del Estado soberano propietario.

Nada más lejos que esto, la FSIA no contiene ninguna norma que implique la posesión de la propiedad para aplicar la inmunidad de embargo, pero Odyssey se basa en la sentencia *California v. Deep Sea Research*, 523 U.S. 491, 118 S.Ct. 1464 (1998) y en la de *Aqua Log. Inc. v. Georgia*, 594 F.3d 1330 (11th Cir.2010), en las que en ambos casos se remitió la inmunidad soberana de la propiedad de un estado a la Undécima Enmienda “*The Judicial power of the United States shall not be construed to extend to any suit in law or equity, commenced or prosecuted against one of the United States by Citizens of another State, or by Citizens or Subjects of any Foreign State*”. (El poder judicial de los Estados Unidos no debe interpretarse que se extiende a cualquier litigio de derecho estricto o de equidad que se inicie o prosiga contra uno de los Estados Unidos por ciudadanos de otro Estado o por ciudadanos o súbditos de cualquier Estado extranjero). Alegaba así Odyssey que esta jurisprudencia establecía que un soberano debe estar en posesión de la res para reclamar inmunidad en una acción in rem marítima.

Pero el tribunal de Apelación no le dio mucha importancia a esta jurisprudencia ya que según el artículo 1602 de la FSIA, “la jurisdicción material de los Tribunales federales de primer grado está determinada por el Congreso en el grado y carácter exactos que el Congreso puede considerar adecuado para el bien público y es el Congreso el que ha ordenado que las reclamaciones de inmunidad de los estados

extranjeros deberán ser decididas por los tribunales de conformidad con los principios sentados de la FSIA”, más aun cuando el Tribunal Supremo deja perfectamente claro que es la FSIA la que sienta los fundamentos para obtener jurisdicción sobre un estado extranjero y derogando cualquier jurisprudencia previa a su promulgación.

§ 1602. *Findings and declaration of purpose*

*"The Congress finds that the determination by United States courts Of the claims of foreign states to immunity from the Jurisdiction of such courts would serve the interests Of Justice and would protect the rights Of both foreign states and litigants in United States courts. Under international law, states are not immune from the Jurisdiction of foreign courts insofar as their commercial activities are concerned, and their commercial property may be levied upon for the satisfaction Of Judgments rendered against them in connection with their comercial activities. Claims Of foreign states to immunity should henceforth be decided by courts Of the United States and of the States in conformity with the principles set forth in this chapter."*

Comentar en este punto y como dato que, cuando esta sentencia fue dictada, en la legislación española no había ninguna normativa que nos protegiese frente a la posesión de estos pecios y debido a los antecedente que crearon el caso de la Juno y la Galga donde lo discutido entonces fue sobre el abandono o no de los pecios por no estar en posesión de ellos, ahora con la Mercedes, este tema tenía que quedar protegido de alguna manera. En aquel momento estaba ya en marcha el proyecto de ley de Navegación Marítima en España, así pues, los artículos 373 y 374 de esta ley, tratan sobre la imprescriptibilidad de los buques de estado.

*Sección 1.ª De los derechos de propiedad*

*Artículo 373. Conservación de la propiedad.*

*1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.*

*2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.*

*Artículo 374. Prescripción a favor del Estado.*

1. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado.

2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

Y fue cuando la empresa Odyssey estaba dispuesta a aceptar la inmunidad sobre el embargo del pecio, que, intentando conservar las más de 500.000 monedas y demás artefactos rescatados, alegó que la Mercedes como buque de guerra podría gozar de inmunidad soberana, pero que eso no significaba que dicha inmunidad afectara también a la carga que transportaba el pecio y que ellos habían recuperado del lecho marino.

Tanto la empresa como los 25 demandantes adheridos y el estado de Perú, reclamaron que la carga debía quedar al margen de la inmunidad. Pero pese a todo, ninguno de ellos presentó jurisprudencia o legislación alguna que apoyara argumentación sobre esto.

El Tribunal establece que tanto la carga como el buque militar naufragado en el que iba, están interrelacionados a los fines de la inmunidad. Avalando esta conclusión nombra dos razones. La primera es la *Sunken Military Craft Act* (SMCA en adelante) y la segunda los principios de cortesía internacional, los cuales establecen,

La cortesía internacional hace referencia a la aplicación de las reglas de decoro en el trato externo de los sujetos de derecho internacional (Estados, Organismos y demás sujetos de derecho internacional como la Santa Sede, Orden de Malta, etc.), se basa en la reciprocidad que se estila en las relaciones entre Estados. La cortesía internacional acoge principios adoptados por la diplomacia en el uso de las buenas costumbres, la solidaridad, el respeto, la prudencia. Su uso demuestra afecto entre los Estados y mantiene la cordialidad en la comunidad internacional.<sup>26</sup>

Respecto a la primera de las razones, aquí el Tribunal de apelación primero hace una referencia al Tratado de Amistad y Relaciones Generales de 3 de julio de 1902 entre los Estados Unidos y España, cuyo artículo X establece que “en casos de naufragio cada parte deberá dispensar a los buques del otro, ya pertenezcan al estado o a particulares, la misma asistencia y protección y las mismas inmunidades que habría otorgado a sus propios buques en casos similares”. España ya había recurrido a este tratado en su demanda inicial contra Odyssey.

---

<sup>26</sup> [www.encyclopedia-juridica.com](http://www.encyclopedia-juridica.com)

En virtud de dicho tratado, Estados Unidos debía otorgar a la Mercedes la misma protección que otorgaría a cualquier buque militar estadounidense. Y es por este Tratado de Amistad que el Tribunal trae a colación la SMCA, ¿qué protección se le otorga a un buque militar de los Estados Unidos? Este estado considera que la carga de un buque militar forma parte del mismo y le otorga la misma inmunidad, según la SMCA, “los derechos, título e interés de los Estados Unidos en cualquier aparato militar están protegidos excepto en el caso de una expresa desinversión del título (artículo 1401).

La definición de aparato militar, viene dada en el artículo 1408, “incluye un buque de guerra hundido u otro barco militar, así como todo o parte de los contenidos asociados a un aparato por contenido asociado se entiende el equipo, carga y contenido de un buque militar hundido que se encuentren dentro de su área de restos”.

§ 1401, 118 Stat. at 2094.

*the rights, title and interest of the United States in any sunken military craft are protected absent an “express divestiture of title.”*

§ 1408(3)(C), 118 Stat. at 2098.

*The definition of a “sunken military craft” includes a sunken warship or other military vessel, as well as “all or any portion of . . . the associated contents of a craft.”*

§ 1408(1), 118 Stat. at 2097

*“Associated contents” are defined as “the equipment, cargo, and contents of a sunken military craft that are within its debris field . . . [and] the remains and personal effects of the crew and passengers of a sunken military craft that are within its debris field.”*

Así pues y según el Tratado de 1902, tanto la Mercedes como su cargamento gozan de las mismas inmunidades que en la SMCA.

Respecto a esta ley, hay que apuntar que el tribunal de Distrito la utilizó para denegar las peticiones suplementarias que había hecho Odyssey en su demanda inicial. Éstas eran que se le reconociera como propietario del buque según establece la *Law of Finds* americana o bien, el derecho a una recompensa en virtud de la *Law of Salvage*. Fue en este punto donde el Juez J. Pizzo denegó tales peticiones, alegando que según la SMCA, las normas de hallazgo no son aplicables a ninguna nave militar extranjera hundida en aguas de los Estados Unidos y que no se

reconocen derechos o premios por salvamento en relación con naves militares extranjeras hundidas en aguas de los Estados Unidos sin el expreso consentimiento del estado del pabellón. Encontramos el homólogo en la nueva Ley de Navegación Marítima, la cual se vio forzada a redactar como sigue el artículo 366,

*Artículo 366. Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana.*

*1. A menos que el Estado del pabellón lo consienta, quedarán excluidos de la aplicación de las normas sobre salvamento contenidas en esta ley los buques de Estado extranjeros que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana de conformidad con los principios generalmente reconocidos en el Derecho internacional.*

*2. Igualmente quedarán excluidos, salvo consentimiento del Estado propietario, los bienes no comerciales de propiedad de un Estado extranjero que gocen de la inmunidad a que se refiere al apartado anterior*

El tribunal también hace referencia a la *Abandoned Shipwreck Act* (ASA) por la cual el gobierno federal transfiere y reconoce el título de propiedad sobre cualquier pecio abandonado, al estado en cuyo territorio repose. Esta ley define como pecio abandonado aquel buque o pecio, su carga y otros contenidos.

Llegados a este punto, el tribunal tiene muy clara la definición de pecio, que viene avalada por numerosas definiciones legales considerándolo el naufragio de un buque (*Black's Law Dictionary*) y que lo define no sólo como un buque, también aquel que se hubiera reducido a pedazos. Y lo importante que señala, es que la propia empresa estadounidense formuló tanto en su demanda inicial como en su petición de embargo, que se dictaminara sobre *El buque naufragado, su aparejo, arboladura, pertenencias y cargamento* y fue para ello que el tribunal de Distrito emitió decreto de embargo.

Queda así fuera de toda duda, y así es como lo concede el tribunal de Apelación, que la carga de un buque naufragado forma parte del mismo pecio y por tanto gozan de la misma inmunidad soberana.

Otro ejemplo nos encontramos aquí, de cómo España estaba desamparada normativamente en este aspecto y es por ello, que la nueva Ley de Navegación Marítima contempló la inseparabilidad de la carga en su artículo 382.1 (sus restos y los de sus equipos y carga),

*Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.*

*Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.*

El último punto a debatir en el recurso de apelación que presentó Odyssey era el hecho de cómo pudo el tribunal de Distrito ordenar la devolución de la res si éste no tenía jurisdicción material, siendo ésta una cuestión de fondo.

Odyssey argumenta que el tribunal sólo tiene facultad para devolver a cada una de las partes a su posición anterior al embargo, por tanto la res debía ser devuelta a la empresa ya que era ésta quien tenía su posesión inmediatamente antes del embargo del pecio.

El tribunal de Apelación no está de acuerdo con estos argumentos puesto que cuando empezó todo este procedimiento, Odyssey formuló petición al oficial del tribunal (el alguacil USA), mediante un simbólico bloque de cobre, para que decretara embargo in rem contra el buque naufragado, su aparejo, arboladura, pertenencias y cargamento, declarando la propia empresa que cualquier objeto que se hallara en adelante, quedaría bajo la jurisdicción del tribunal. Y esta petición se formuló un mes antes del descubrimiento oficial, por lo que cuando Odyssey continuó con las operaciones de recuperación, el Alguacil USA ya tenía la posesión del buque, su aparejo, arboladura, pertenencias y cargamento.

Llegados a este punto, las reglas marítimas suplementarias no ofrecen muchas indicaciones de cómo podía proceder el tribunal y liberar una propiedad embargada careciendo de jurisdicción material. Así pues, se centraron en la Regla E(5)(d) del procedimiento sobre acciones marítimas in rem que establece que “la propiedad embargada debe ser liberada solamente por orden del tribunal en los términos y condiciones que el tribunal decida”.

*Rule E. Actions in Rem and Quasi in Rem: General Provisions*

*(5) Release of Property.*

*(d) Possessory, Petitory, and Partition Actions. The foregoing provisions of this subdivision (5) do not apply to petitory, possessory, and partition actions. In such*

*cases the property arrested shall be released only by order of the court, on such terms and conditions and on the giving of such security as the court may require.*

Así pues, no devolver la propiedad a España iría en contra del Tratado de Amistad y Relaciones Generales de 1902 entre Estados Unidos y España.

Por tanto y por todas las razones expuestas, el tribunal de Apelación en su conclusión, confirmó la aceptación del tribunal de Distrito de la petición de España de desistimiento. Y fue el 17 de febrero de 2012 cuando el Tribunal de Tampa decretó definitivamente la ejecución de la sentencia, llegando a España a finales de mes, el tesoro por el que tanto había luchado.

Odyssey quiso agotar todas las vías posibles y en mayo de ese mismo año, el Tribunal Supremo rechazó de forma definitiva los últimos recursos presentados por la empresa americana.

Y en junio de 2012 se ordenó la devolución de una parte del cargamento de monedas que Odyssey había dejado en Gibraltar.

## Conclusión

La inmunidad soberana es la que ha llevado al éxito al estado español en los tribunales internacionales y no el valor cultural e histórico del pecio.

Ocho años han pasado desde que la empresa Odyssey Marine halló y rescató los restos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, ocho años en los que los medios de comunicación se han hecho eco de lo que ocurrió, ocho años en los que España sigue sin defender a toda costa ese patrimonio cultural subacuático que posee a lo largo y ancho de todo el planeta. Un patrimonio que cuenta cómo nuestro país formó parte fundamental en el desarrollo del mundo moderno, un patrimonio que cuenta con cientos de buques postrados en el lecho marino, naufragados tanto por desastres naturales como por contiendas. Batallas que marcaron las relaciones entre las que, en su época, eran potentes naciones que movían el mundo.

Un patrimonio que de un tiempo hasta ahora, se ha convertido en un tesoro que todos quieren, la ambición de esas empresas dedicadas a la prospección arqueológica submarina y que están al acecho, rastreando los mares y océanos en busca de aquello que el estado español debería estar protegiendo con todos los medios posibles frente a los rescates ya sufridos y por sufrir sin autorización.

Porque estos hallazgos seguirán ocurriendo, aunque con el caso de Nuestra Señora de las Mercedes, España le ha dado a todo el mundo una lección de que es muy capaz de defender lo que es suyo, con todas las armas y con todo el peso de la ley.

Si de algo pueden presumir el Ministerio de Cultura y la Real Academia de la Historia es de unos fantásticos archivos donde las miles de misiones que realizó el estado se encuentran perfectamente documentadas. La empresa Odyssey Marine nos ha enseñado a no jugar al *esto es así porque sí*, porque bien demostrado ha quedado que esto contra España de nada vale.

Pero de lo que también se han hecho eco los medios de comunicación, ha sido de la tardanza en la respuesta y actuación. La Armada Española tiene los medios más que necesarios para proceder al salvamento de aquellos barcos que perecieron en su misión, pero lo que hace es reclamar lo que le pertenece cuando ya se han llevado a cabo todas las operaciones arqueológicas y de rescate.

Aun así logra sus objetivos y en este caso, el esfuerzo y la propia historia contada a través de los años mediante manuscritos de aquéllos que vivieron y perecieron en el desarrollo de los acontecimientos, la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, 200 años después y dejando un rastro de víctimas que siempre serán recordadas y de una guerra que marcaría las futuras relaciones entre España y Gran Bretaña, ha logrado cumplir su misión, la de traer los caudales de la Real Hacienda de las Indias a las arcas españolas.

Llegados a este punto y debido a los recientes acontecimientos que han acaecido, debemos hacer una mención especial a lo ocurrido en Colombia el pasado mes de diciembre de 2015, el descubrimiento del galeón San José, cuya bandera enarbolada era la del estado español.

Es muy interesante que esto haya ocurrido durante la redacción de este trabajo ya que nos permite ver las diferencias y poder hacernos una idea de lo que, en adelante, ocurrirá con este galeón hallado.

La empresa americana Sea Search Armada, dedicada, al igual que la empresa Odyssey Marine, a la prospección arqueológica submarina, ha estado en busca de dicho buque, el San José, desde hace varias décadas. Desde los años 80, ha venido especulándose sobre el paradero de este buque, todavía no se le puede calificar como fragata ya que no han sido presentados documentos históricos que lo verifiquen sin género de duda como ocurrió con la Mercedes.

Veamos, la principal característica que diferencia estos dos casos, el de la Mercedes y el del San José, es que desde, un principio, Estados Unidos dio la razón al estado español, es decir, pese a que el país norteamericano no forma parte de los convenios internacionales de los que España sí forma parte para la defensa del patrimonio cultural subacuático, sí posee una normativa interna sobre inmunidades de estados extranjeros (la FSIA), por lo que, en un primer momento, y pese a los esfuerzos de la empresa Odyssey Marine, Estados Unidos reconoció que España era el propietario legítimo de la fragata.

Encontramos una gran diferencia con el estado colombiano en este punto. Colombia tampoco forma parte de los convenios internacionales, ni del de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, ni del Convenio de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001, pero, y he aquí lo fundamental, es que Colombia no posee ninguna normativa interna que regule dicho patrimonio a nivel de estados extranjeros.

La única normativa que regula en Colombia sobre el patrimonio histórico son dos leyes. La Ley 397 de 1997 sobre patrimonio cultural y la Ley 1675 de 2013 sobre patrimonio cultural sumergido.

Es esta segunda ley la que se creó específicamente para proteger el patrimonio colombiano, se centra sobre todo en definir qué es patrimonio cultural sumergido y qué recompensas se negocian con los contratistas externos. Es esta última razón, la que da a entender que dicha ley se redactó específicamente para protegerse de estas empresas externas, pero no hace mención alguna a los estados extranjeros.

Otra gran diferencia que nos encontramos entre estos dos casos, es que Estados Unidos no contempla territorio más allá de su mar territorial, es por ello que acudió a la Convención de Ginebra para determinar la regulación en alta mar, donde determinó que la Mercedes se hallaba.

Pero la legislación colombiana sí dedicó unos artículos a delimitar claramente su territorio, concretamente en el artículo 2 de la ley 1675 de 2013 observamos lo siguiente,

*El patrimonio cultural sumergido (...) hace parte del patrimonio arqueológico y es propiedad de la Nación. (...) el patrimonio cultural sumergido está integrado por todos aquellos bienes producto de la actividad humana que sean representativos de la cultura que se encuentran permanentemente sumergidos en aguas internas, fluviales y lacustres, en el mar territorial, en la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular, y otras áreas delimitadas por líneas de base. Hacen parte de este patrimonio los restos orgánicos e inorgánicos, los asentamientos, cementerios y toda evidencia física de grupos humanos desaparecidos, restos humanos, las especies náufragas constituidas por las naves o artefactos navales y su dotación, sus restos o partes, dotaciones o elementos yacentes dentro de estas, cualquiera que sea su naturaleza o estado, y cualquiera sea la causa de la inmersión, hundimiento, naufragio o echazón.*

*Parágrafo. No se consideran patrimonio cultural sumergido los bienes hallados que sean producto de hundimientos, naufragios o echazones que no hayan cumplido 100 años a partir de la ocurrencia del hecho (...).*

Este punto es importante ya que el estado colombiano no ha querido revelar hasta ahora el lugar exacto del yacimiento del pecio. Cosa que beneficiaría mucho y aclararía la legislación a aplicar si el pecio hundido se encontrara en alta mar, la cual sería los propios convenios internacionales de los que España es parte, sobretodo el

de la UNESCO sobre patrimonio cultural subacuático de 2001, que determinaría que el galeón es propiedad del pabellón. Pese a esto, lo que sí ha dejado bastante claro el estado colombiano es que según la ley 1675 de 20123, el galeón pertenece a Colombia ya que han pasado más de 100 años desde su hundimiento y consideran que está situado en territorio colombiano.

Tendremos que esperar un tiempo todavía para saber cómo se resuelve esta controversia entre España y Colombia, pero lo que sí podemos anticipar es que, si efectivamente el San José se encuentra en territorio colombiano y si las negociaciones amistosas que se están llevando a cabo no tienen un resultado positivo, nos encontraremos de nuevo ante una batalla legal entre gigantes, donde España volverá a luchar en una jurisdicción extranjera. En este caso resulta ser una jurisdicción que dispone de todas las armas legales a su favor y ninguna de la que España pueda verse beneficiada, ya que aquí, ni los convenios internacionales ni la propia normativa colombiana servirán de ayuda para que el estado español recupere un pedazo de esa historia que también nos pertenece al resto de la población.

## Bibliografía

- Acción Cultural Española, Ministerio de Defensa, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. (2014). *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio*. Madrid: Enia Andrade.
- Alfano, S. (18 de May de 2007). CBSNEWS web site. *\$500M Treasure Ship Found In Atlantic*. Recuperado el 20 de octubre de 2015, de <http://www.cbsnews.com>
- Álvarez Rubial, G. (01 de febrero de 2012). *El proceso judicial del caso Odyssey en Estados Unidos*. Recuperado el 5 de diciembre de 2015, de <http://noticias.juridicas.com>
- Anaya Huertas, A. (16 de agosto de 2013). *¿Cuál es la estructura del poder judicial federal de EEUU?* Recuperado el 11 de diciembre de 2015, de <http://eljuegodelacorte.nexos.com.mx/?p=2988>
- Constenla, T. (15 de enero de 2015). *Confesiones del 'caso Odyssey'*. Recuperado el 16 de noviembre de 2015, de [http://cultura.elpais.com/cultura/2015/01/14/actualidad/1421265607\\_906473.html](http://cultura.elpais.com/cultura/2015/01/14/actualidad/1421265607_906473.html)
- de Cózar, Á. (18 de mayo de 2007). El Pais web site. *¡Piezas de a ocho!* Recuperado el 11 de octubre de 2015, de <http://sociedad.elpais.com>
- EFE. (26 de abril de 2013). *'Caso Odyssey' una lección histórica*. Recuperado el 15 de octubre de 2015, de <http://www.laverdad.es/murcia/20130426/mas-actualidad/cultura/caso-odyssey-leccion-historica-201304261751.html>
- El Pais.com. (8 de diciembre de 2010). *El tesoro de Odyssey*. Recuperado el 20 de noviembre de 2015, de [http://elpais.com/elpais/2010/12/08/media/1291777809\\_720215.html](http://elpais.com/elpais/2010/12/08/media/1291777809_720215.html)
- García Calero, J. (18 de mayo de 2015). Blog de arqueología naval. *Ocho años del caso Odyssey y seguimos sin hacer historia*. Recuperado el 27 de diciembre de 2015, de <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes>
- Goñi, J. (21 de septiembre de 2011). *Sentencia del Tribunal Federal de Atlanta de 21 de septiembre de 2011*. Recuperado el 15 de septiembre de 2015, de <http://www.goni-abogados.com/pdfs/TRAD%20Y%20NOTAS%20JLG%20ODYSSEY.pdf>
- Irluaxair. (15 de junio de 2007). *UN EXPOLIO ANUNCIADO: SEGUIMIENTO DESDE ENERO DE 2006 DEL EXPOLIO DE ODYSSEY, POR UN PERIÓDICO DEL CAMPO DE GIBRALTAR: "EL FARO INFORMACIÓN"*. Recuperado el 16 de diciembre de 2015, de <http://www.celtiberia.net/es/biblioteca/?id=2725>
- O´Donnell y Duque de Estrada, H. (23 de abril de 2013). *Razones históricas de España del caso Odyssey*. Recuperado el 16 de noviembre de 2015, de <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2013/04/23/razones-historicas-de-espana-del-caso-odyssey/>

O'Donnell y Duque de Estrada, H. (2013). *El litigio por el pecio de la fragata "Mercedes". Razones históricas de España*. Madrid: Real academia de la historia.

O'Scanlan, T. (1831). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Imprenta Real.

Pajares, G. (6 de febrero de 2012). *Bravo Hemos ganado el caso Odyssey*. Recuperado el 15 de octubre de 2015, de [http://www.larazon.es/historico/4649-bravo-hemos-ganado-el-caso-odyssey-QLLA\\_RAZON\\_432054#.Ttt1dEt4R2R7Fgn](http://www.larazon.es/historico/4649-bravo-hemos-ganado-el-caso-odyssey-QLLA_RAZON_432054#.Ttt1dEt4R2R7Fgn)

Ruiz Manteca, R. (abril de 2013). *El régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático. Aspectos de derecho interno y de derecho internacional, público y privado*. (M. d. Defensa, Ed.) Recuperado el 20 de noviembre de 2015, de [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/regimen\\_patrimonio\\_subacuatico.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/regimen_patrimonio_subacuatico.pdf)

Ruiz Mantilla, J., & Marcos, A. (9 de diciembre de 2015). *España y Colombia pactan abrir la negociación sobre el galeón 'San José'*. Recuperado el 3 de enero de 2016, de [http://cultura.elpais.com/cultura/2015/12/07/actualidad/1449511551\\_262002.html](http://cultura.elpais.com/cultura/2015/12/07/actualidad/1449511551_262002.html)

Temprano Varela, I. (2007). *Hallazgos y extracciones marítimas: Titularidad y competencia*. Recuperado el 2 de noviembre de 2015, de <http://www.udc.gal>

## Webgrafía

Cornell Univesrity Law School. (s.f.). *Legal Information Institute*. Recuperado el 10 de octubre de 2015, de <https://www.law.cornell.edu>

Demanda de inconstitucionalidad en contra de los artículos 3 y 15 (parcial) de la Ley 1675 de 2013, "Por medio de la cual se reglamentan los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia en lo relativo al Patrimonio Cultural Sumergido", Expediente D-10.043 (Corte Constitucional 30 de julio de 2014). Recuperado el 27 de diciembre de 2015, de <http://www.corteconstitucional.gov.co>

Labrujulazul. (11 de febrero de 2012). *EL CASO ODYSSEY, EL MUSEO NAVAL Y LOS ARCHIVOS DE LA ARMADA*. Recuperado el 15 de noviembre de 2015, de <https://labrujulazul.wordpress.com/2012/02/11/el-caso-odyssey-el-museo-naval-y-los-archivos-de-la-armada/>

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. (s.f.). *Portal de archivos españoles*. Recuperado el 2 de diciembre de 2015, de <http://pares.mcu.es>

ODYSSEY MARINE v. Unidentified Shipwrecked Vessel, 657 F. 3d 1159 (United States Court of Appeals, Eleventh Circuit. 21 de September de 2011). Recuperado el 15 de septiembre de 2015, de <http://judicialview.com/Court-Cases>

U.S Government. (2009). *U.S Government Publishing Office*. Recuperado el 15 de septiembre de 2015, de Federal Rules. Findings and declaration of purpose: [https://www.gpo.gov/fdsys/search/pagedetails.action;jsessionid=\\_E63RUKhGVicnEsKo6EAoIMEzXAG\\_5jpRLwXGzILYtnDcQ\\_lcpBO!-654616084!-125298684?collectionCode=USCODE&searchPath=Title+28%2FPart+IV%2FCHAPTER+97&granuleId=USCODE-2009-title28-partIV-chap97-sec1602&](https://www.gpo.gov/fdsys/search/pagedetails.action;jsessionid=_E63RUKhGVicnEsKo6EAoIMEzXAG_5jpRLwXGzILYtnDcQ_lcpBO!-654616084!-125298684?collectionCode=USCODE&searchPath=Title+28%2FPart+IV%2FCHAPTER+97&granuleId=USCODE-2009-title28-partIV-chap97-sec1602&)

UNESCO. (s.f.). *UNESCO web site Patrimonio cultural subacuático*. Recuperado el 20 de septiembre de 2015, de <http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/>

