

Inmunidad de los buques de Estado y protección del patrimonio cultural subacuático

Margarita Mariscal de Gante y Mirón
Consejera del Tribunal de Cuentas del Reino de España

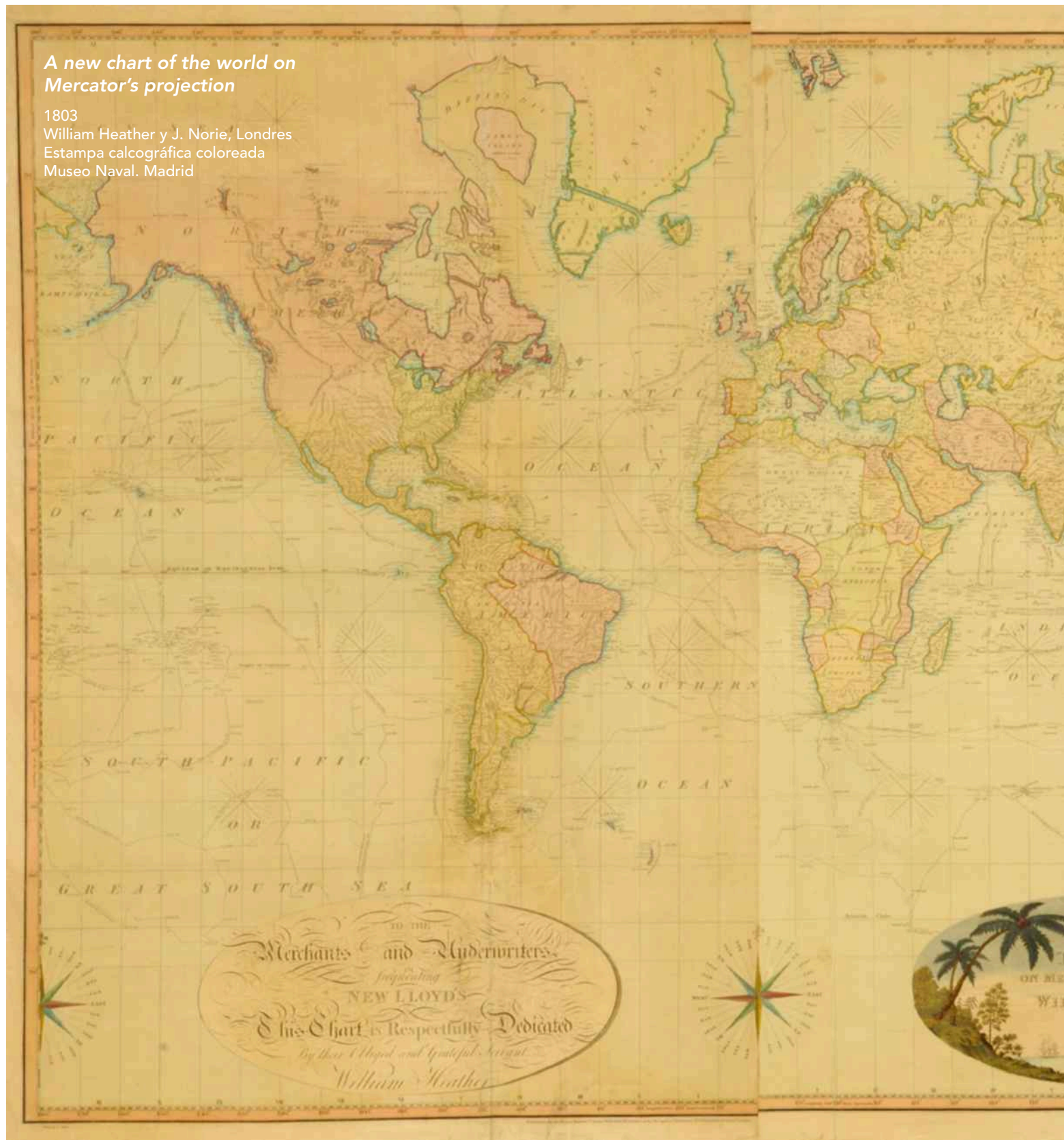
Introducción

El éxito de España en el litigio ante los tribunales norteamericanos sobre la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* no se basó en el carácter de patrimonio cultural subacuático del pecio, sino en que se trataba de un buque de guerra perteneciente a la Armada española y, por tanto, protegido por la inmunidad de jurisdicción que el Derecho internacional reconoce a los buques de Estado.

Es cierto que la Historia, como ciencia, tuvo una decisiva influencia en el litigio, pero no para acreditar el valor histórico de los restos hallados por la empresa Odyssey Marine Exploration, sino exclusivamente para identificar dichos restos con los del naufragio de la *Mercedes* y para demostrar que esta era una fragata de guerra española hundida en una batalla naval contra una escuadra británica. Establecidos estos hechos, la Historia dejó paso a una de las más rancias instituciones del Derecho internacional clásico: la inmunidad de los Estados soberanos en su proyección sobre los buques de Estado. Y fue la inmunidad soberana que los jueces estadounidenses

*A new chart of the world on
Mercator's projection*

1803
William Heather y J. Norie, Londres
Estampa calcográfica coloreada
Museo Naval. Madrid





otorgaron a la fragata hundida española, y no el valor cultural e histórico del pecio, lo que determinó la decisión de entregar a España las monedas y demás objetos extraídos por Odyssey.

Sin estar concebida para esa finalidad, lo cierto es que la institución de la inmunidad y, en general, la protección que el Derecho internacional brinda a los buques de guerra y demás buques de Estado, bien utilizada, puede resultar un útil instrumento para la defensa del patrimonio cultural subacuático, especialmente mientras las herramientas más específicas que se van abriendo camino en el Derecho internacional, como la Convención de la Unesco de 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (CPPCS), no alcancen un mayor nivel de aceptación en la comunidad internacional.

Concepto de buque de Estado

En el concepto de buques de Estado se incluyen los de guerra y cualesquiera otros de titularidad estatal siempre que estén dedicados a fines no comerciales. Así es aceptado, con carácter general, en el ámbito internacional, como se pone de manifiesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CNUDM). La CNUDM considera buque de guerra a todo aquel que pertenezca «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» (art. 29) y se refiere también, para dispensarles el mismo tratamiento, a «otros buques de Estado destinados a fines no comerciales» (arts. 31 y 32) o, de manera más precisa, a los «buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial» (art. 96).

En España, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que se encuentra en tramitación parlamentaria, considera buques o embarcaciones de Estado a los «afectos a la Defensa nacional» y a los «de titularidad o uso público, siempre que estén destinados con carácter exclusivo a un fin no comercial», y precisa —siguiendo de manera prácticamente literal la CNUDM— que «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» (art. 3).

Buques de Estado hundidos

A los efectos que nos ocupan es muy importante subrayar que un buque de Estado no pierde esta condición por encontrarse hundido como consecuencia de un naufragio. Se trata de una regla de Derecho internacional que actualmente tiene expreso reconocimiento en la Convención de la Unesco, que incluye la siguiente definición:

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 (art. 1.8 CPPCSA).

Pese a que Estados Unidos no es parte en la Convención de la Unesco, sus tribunales no dudan en reconocer el carácter de buques de Estado a los pecios correspondientes a buques de guerra extranjeros. Precisamente en esto se basan las decisiones de los tribunales de Tampa y Atlanta en el caso de la *Mercedes*, en el que, una vez identificado el pecio y establecido que correspondía a un buque de guerra español, no se cuestionó la aplicación del régimen de inmunidad de los buques de Estado. En este caso se discutió si era necesario que

el Estado conservase la posesión del buque para otorgarle inmunidad, lo que hubiese hecho difícilmente defendible tratar a los buques hundidos como buques de Estado, especialmente a aquellos cuyos pecios estuvieran situados en aguas internacionales o en aguas territoriales de otros Estados. La respuesta a esta cuestión fue contundentemente negativa: tanto el informe del juez Pizzo como la decisión del Tribunal de Apelación del Circuito Undécimo rechazaron la pretensión de Odyssey de que se denegase la inmunidad a la *Mercedes* por no encontrarse el pecio en posesión de España.

Con anterioridad, en el caso de las fragatas *Juno* y *La Galga*, el Tribunal de Apelación del Circuito Cuarto ya había establecido que, tratándose de buques de Estado, la pérdida de la propiedad por abandono requiere que este sea expreso, de donde cabe deducir que, mientras no se produzca el acto expreso de renuncia al buque naufragado, este sigue perteneciendo al Estado, con la protección correspondiente.

Hoja de servicio de José Manuel Goycoa y Labart, comandante de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes

Manuscrito
Archivo General de la Marina
Álvaro de Bazán. Viso del
Marqués, Ciudad Real
AGMAB. Ministerio de la Marina.
Oficiales. Asuntos personales.

El Archivo General de la Marina conserva uno de los documentos aportados por España durante el litigio: la hoja de servicio del comandante de la fragata *Mercedes*, José Manuel Goycoa. En él se recoge su lugar de nacimiento, las fechas de obtención de sus empleos, los buques en que embarcó y los años de servicio. También incluye la causa de su fallecimiento: el combate contra cuatro fragatas inglesas donde «se voló la del mando de este oficial que era la *Mercedes*».

Carta de don José de Bustamante al ministro Grandallana desde Plymouth el 20 de octubre de 1804

Manuscrito
Real Academia de la Historia.
Madrid

Quince días después del combate, el jefe de escuadra Bustamante firmaba su parte de campaña en el puerto de Plymouth, donde fueron conducidas la Clara y la Medea, «arboladas nuestras banderas e insignias», por las inglesas *Indefatigable* y *Amphion*. Ese mismo día conoció por una gaceta inglesa que la *Fama* había llegado a Portsmouth «no menos desmantelada y aun con mayor número de muertos y heridos». El parte iba acompañado, conforme a ordenanza, del estado de caudales y efectos que conducían las cuatro fragatas.

En España, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima incluye un precepto dedicado a los buques de Estado naufragados o hundidos, a los que considera bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables, y protegidos por la inmunidad de jurisdicción, cualquiera que fuera el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren (art. 382).

Para determinar si un pecio merece la protección correspondiente a los buques de Estado hay que atender al uso a que estaba destinado el buque en el momento del hundimiento. Esta precisión, incorporada de manera expresa en la definición de buques y aeronaves de Estado contenida en la Convención de la Unesco, tiene indudable trascendencia, pues despeja las dudas que podrían suscitar casos como el del galeón *San Diego*, hundido en las costas de Filipinas en el año 1600, en combate contra una escuadra holandesa. Este buque era de propiedad particular, pero ante la amenaza de los navíos holandeses que se aproximaban a Manila, fue requisado y armado con cañones por las autoridades españolas de Filipinas, a fin de acondicionarlo como buque de guerra. La cuestión no llegó a plantearse, pues el pecio del *San Diego* fue excavado en los años 90 con autorización de las autoridades Filipinas y sin oposición por parte de España, pero, de haberse suscitado, la Convención de la Unesco habría constituido un sólido apoyo para atribuir el carácter de buque de Estado al galeón hundido.

Inseparabilidad de la carga de los buques de Estado

Uno de los puntos clave en el litigio de la *Mercedes* fue la cuestión acerca de la separabilidad de la carga y el buque, a efectos de la inmunidad. *Odyssey*, así como Perú y los particulares que demandaban como herederos de los propietarios de bienes transportados por la fragata naufragada, sostenían que, incluso reconociendo inmunidad a la *Mercedes*, la carga debía quedar al margen de la inmunidad, aduciendo que una gran parte de dicha carga era de propiedad privada. El Tribunal de Apelación, tras hacer notar que ninguna de las partes había citado algún caso o norma legal que diera respuesta a



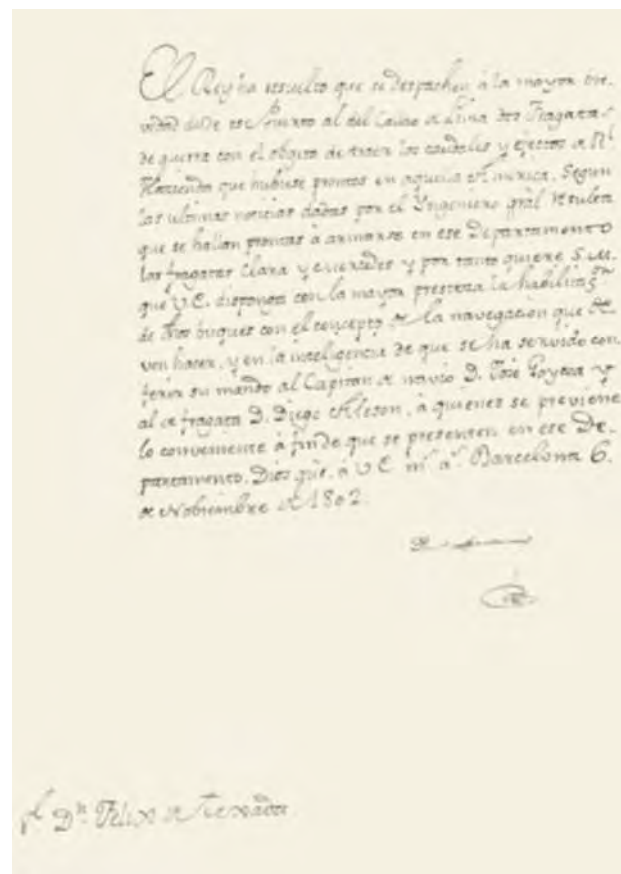
la cuestión, expresa su convencimiento de que en el contexto de un buque de guerra español hundido no cabe separar la carga del resto del naufragio, a efectos de inmunidad. Dos razones llevan al tribunal a esta conclusión: en primer lugar, que otras normas que regulan los naufragios, incluidas la Sunken Military Craft Act y la Abandoned Shipwreck Act, tratan la carga como parte del naufragio, y, en segundo término, los principios de la cortesía internacional, que exigen una protección más intensa a los Estados extranjeros cuando puede producirse un daño a su soberanía.

Teniendo en cuenta, tal vez, la importancia que la inseparabilidad del buque y su cargamento, con respecto a la inmunidad, ha tenido en el desenlace del caso de la *Mercedes*, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima refiere la inmunidad y demás atributos propios de los buques de Estado a «los buques de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga» (art. 382).

Imprescriptibilidad de los buques de Estado

Los derechos de un Estado soberano sobre sus buques de guerra y demás buques de titularidad estatal destinados a fines no comerciales no se pierden por el mero transcurso del tiempo sin hacer un uso efectivo de ellos. Esta regla es particularmente importante tratándose de buques de Estado hundidos, ya que garantiza que, en caso de ser hallado el pecio, por mucho tiempo que haya transcurrido desde el naufragio, el Estado del pabellón conserva intactos sus derechos.

Esta cuestión fue decisiva en el caso de las fragatas *Juno* y *La Galga*. La empresa Sea Hunt, Inc. y el Estado de Virginia alegaron que España había perdido sus derechos sobre ellas por abandono, invocando la Abandoned Shipwreck Act de 1987. La discusión se centró, en primer lugar, en si podía considerarse que España había perdido sus derechos sobre los buques naufragados por abandono implícito. Tanto el Tribunal del Distrito como el Tribunal de Apelación se pronunciaron negativamente al respecto, por entender que, tratándose de buques de Estado extranjeros, únicamente cabe considerarlos abandonados si se ha producido un acto de renuncia expresa por parte del Estado del pabellón. A partir de aquí, el Tribunal del Distrito consideró que no había existido renuncia expresa por parte de España respecto a la fragata *Juno*, pero que sí se había producido tal renuncia respecto a *La Galga*, en virtud del Tratado de París de 1763 que puso fin a la guerra de los Siete Años. El Tribunal de Apelación revocó este último pronunciamiento discrepando de la interpretación que el de Distrito había dado al artículo xx del Tratado de París. Ambos tribunales coincidían, en cualquier caso, en que solamente cabía atribuir efectos extintivos de los derechos de un Estado sobre sus buques de guerra hundidos al abandono exteriorizado mediante una



Real Orden del ministro de Marina Domingo de Grandallana de 6 de noviembre de 1802

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

El ministro de Marina, Domingo de Grandallana, firmó esta real orden que disponía la habilitación de las fragatas de guerra *Clara* y *Mercedes*, al mando de los capitanes Diego de Alesson y José Manuel Goycoa, dos meses después de que el Generalísimo le comunicase la conveniencia de transportar a España los caudales retenidos en América a bordo de buques de guerra.

Este documento, conservado en el Archivo General de la Marina, resultó fundamental en la resolución del litigio a favor de España.

renuncia expresa. El Tribunal de Apelación afirma expresamente que el mero paso del tiempo desde un naufragio no es suficiente para constituir abandono.

El Estado del pabellón, en cualquier caso, no debería permanecer pasivo ante procedimientos judiciales que se promuevan en relación con sus buques de Estado hundidos, ya que la pasividad ante reclamaciones concretas formuladas ante los tribunales podría ser interpretada como renuncia a sus derechos sobre el pecio. En este sentido, la decisión del Tribunal de Apelación en el caso *Juno y La Galga* tuvo muy en cuenta que España había afirmado enérgicamente su interés sobre ambas fragatas en el litigio, a diferencia de lo ocurrido en otros casos, en que, ante la ausencia de intervención de España, se consideró abandonado el pecio, con cita expresa del caso «*Treasure Salvors, Inc. v. The Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*», de 1978, referido al pecio del galeón *Nuestra Señora de Atocha*.

La imprescriptibilidad de los buques de Estado hundidos se reconoce en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima por partida doble: por un lado, porque se afirma expresamente que «los buques 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» (art. 382.1) y, por otro, porque tras establecer que, como regla general, el Estado español adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años del naufragio o hundimiento, exceptúa de esta regla a los buques y embarcaciones de Estado (art. 374.1). Es significativo que esta última excepción no aparece en la norma española aún vigente, que es la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos; cabe considerar, no obstante, que la imprescriptibilidad de los derechos de los Estados extranjeros sobre sus buques de Estado hundidos en aguas españolas deriva directamente del Derecho internacional consuetudinario y es de plena aplicación aunque no esté expresamente prevista en la citada ley.

Normas sobre hallazgos y sobre salvamento

En el caso de la *Mercedes*, *Odyssey* pretendía, bien que se le declarase propietario del pecio, en virtud de las normas sobre hallazgos (*Law of finds*), bien que se le reconociera el derecho a una recompensa en virtud de las normas sobre salvamento (*Law of salvage*). Los tribunales estadounidenses que conocieron del caso no llegaron a decidir sobre el fondo de estas pretensiones, al apreciar su falta de jurisdicción por razón de la inmunidad reconocida al pecio de la *Mercedes*. No obstante, tanto el Tribunal de Apelación como el informe del juez Pizzo mencionan las previsiones de la *Sunken Military Craft Act* en el sentido de que las normas sobre hallazgos no son aplicables a ninguna nave militar extranjera hundida en aguas de los Estados Unidos y que no se reconocerán derechos o premios por salvamento en relación con naves militares extranjeras hundidas en aguas de los Estados Unidos sin el expreso consentimiento del Estado afectado.

En el caso *Juno y La Galga*, la empresa *Sea Hunt, Inc.* solicitó una recompensa por salvamento. La pretensión fue rechazada por los tribunales basándose en que el dueño de cualquier buque tiene derecho a rechazar un salvamento no deseado, y que, por tanto, al no haber autorizado el salvamento, España no tenía que satisfacer recompensa alguna a *Sea Hunt*.

Respecto al *Law of finds* —que en el Derecho anglosajón se entiende como derecho a adquirir la propiedad del pecio si corresponde a un buque abandonado y, por tanto, sin dueño—, su inaplicabilidad a los buques de Estado está estrechamente entrelazada con la imprescriptibilidad de dichos buques y la necesidad de un acto expreso de renuncia para que se puedan considerar abandonados.

The Star.

THURSDAY, OCTOBER 18, 1804.

PRICE

CONVENT-GARDEN.

FRIDAY, OCTOBER 19,
The Comedy of
THE DATS.
By **LEWIS.**
Musical Entertainment of
OCANI.
The Suspicious Husband; with
Historical Play of King Henry the
Musical Entertainment of Hart-

PERFORMERS OF ST. PAUL,
WELL.

you my sincere and very
y you have done me in chusing
deceivable Parish. The decided,
appeared at the close of the Poll
fills me with gratitude to my
avour, causes me to indulge the
well into the unanimous voice of
by professions, which are often
—judge of me by my future
be in proportion to the fidelity
of the office in which you have
be, with sincere regard,
and Gentlemen,
sident and devoted servant,
RICHARD POVAH.
R. 17, 1804.

FURNITURE, &c.

Good Street.
NG, Furniture Printers to
to acquaint the Nobility and
ted an extensive variety of Su-
and beauty, which they wish to

SPORTS.

Who are in possession of
D, of RURAL SPORTS, and
ond, which has been published
respectfully requested to imme-
can be kept after the first of
be made to the Rev. Mr. DA-

SALE,

an, late the Mayoralty-House,
Friday the 2d November next,
P. L. Street, Ball's De-

PATRIOTIC FUND.

LLOYD'S, SEPT. 25, 1804.

AT a General MEETING of the COMMITTEE
for Managing the PATRIOTIC FUND held this Day,
THOMAS REID, Esq. in the Chair,
Resolved, That the following Subscriptions, not before adver-
tised, be inserted in the public Papers:

Vice Admiral Rainter	£ 21 0 0
The Officers of the 6th Bat. of the 60th Regiment of Foot, at Jamaica	75 9 6
John Woods, of Chilgrove, Suffolk	10 0 0
A Benefit at the Theatre, Whitechapel, by Thomas Robertson, Manager	17 18 0
The Rev. John Brewsters, Durham	3 3 0
The Rev. Jos. Starford, Durham	2 2 0
The Rev. N. Hollingworth, Durham	3 3 0
Captain Hand, R. N. by Mr. Sykes	10 10 0
Alexander Shank, Esq.	26 5 0
Captain William Edge, a Collection made by him from the Sea Fenibles in Suffolk, under his command	34 6 0
The produce of a Play performed at Sutherland, by Gentlemen of that town	51 15 0
Free and Easy Joins of Sutherland, Lodge No. 5	5 5 0
A Benefit at the Theatre at Northampton, by Thomas Robertson, Manager	11 4 6
By Rear-Admiral Sir Wm. Douglas, Bart. from the Sea Fenibles of Berwick-upon-Tweed, Eyemouth, Coltingham, Bournmouth, and Holy Island, viz.	
The Commissioned Officers	5 0 0
The Sea Fenibles	12 2 6
The Apollo Lodge of Freemasons, of Beccles	2 0 0
From the Officers and Men of the Sea Fenibles of Ipswich, Woodbridge, and Walton, under command of Captain Edge	33 9 0
A Benefit at the Theatre at Peterborough, by the Manager, Mr. Robertson	9 5 0
From a young Lady, a Friend to her country	2 0 0
Thomas Aldridge, Esq. of Rainham, Kent, Purser of his Majesty's ship Alexander	5 0 0
A Benefit at the Theatre at Huntingdon, by the Manager, Mr. Robertson	8 3 0
John Excehl, Master at Arms of his Majesty's ship Leopard	1 0 0
A seaman of his Majesty's ship Endymion	2 0 0
Governor Lieutenant-General Hunter, Quebec	105 0 0
Mr. Edward Fairfax, Master of his Majesty's ship Prince, by the hands of Mr. Sykes	5 5 0
The Officers and Crew (excepting Michael Doran, Seaman) of his Majesty's ship Pickle, commanded by Lieutenant Laprotiere, one month's pay	
Subscriptions continue to be received by Messrs. Bennet and White, at the Bar of Lloyd's Coffee-house; and by all Bankers in town and country.	

SCHOOL OF PHYSIC IN IRELAND.

THE MEDICAL LECTURES of the Professors
will commence in Trinity College, on Monday, the 5th of November, as follows:

VICTUALLING-OFFICE, October 10, 1804.

THE COMMISSIONERS for VICTUALLING HIS MAJESTY'S NAVY, do hereby give Notice,
That on Friday the 19th instant, they will be ready to receive Tenders in writing, (sealed up) and treat for
TWO HUNDRED TONS OF GENUINE OATMEAL;
To be delivered in a month, by weekly proportions, into His Majesty's Victualling Stores at Deptford; and to be paid for by Bills payable with interest ninety days after date.
The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's Office.

No regard will be had to any tender in which the price shall not be inserted in words; at length, or that shall not be delivered to the Board before one o'clock on the said Friday the 19th instant, nor unless the person who makes the tender, or some person on his behalf, attends to answer when called for.

VICTUALLING OFFICE, October 11, 1804.

THE COMMISSIONERS for VICTUALLING HIS MAJESTY'S NAVY, do hereby give Notice,
That on Friday next the 19th instant, they will be ready to receive Tenders in writing, (sealed up) for so many BAGS of BISCUIT made from WHOLE MEAL as the respective Persons who may make proposals thereof will agree to deliver in the course of one month from the day of contract, in regular weekly proportions, into his Majesty's Victualling Stores at Deptford; and to be paid for by Bills, payable with interest, ninety days after date.
The Conditions of the Contract may be seen at the Secretary's Office.

No regard will be had to any Tender in which the price shall not be inserted in words; at length, or that shall not be delivered to the Board before one o'clock on the said Friday next, the 19th instant, nor unless the Person who makes the Tender, or some Person on his behalf, attends to answer when called for.

GENUINE MALT LIQUOR.

A NUMBER of respectable Inhabitants of London and Westminster, in conjunction with several Retailers of PORTER and ALE, have resolved upon a plan for the establishment of a BREWERY, for supplying the Public with GENUINE MALT LIQUOR, and have subscribed upwards of SIX THOUSAND POUNDS towards carrying it into effect. Their object is to introduce a wholesome and comfortable beverage, whereby the community may be supplied with a commodity brewed from Malt and Hops, and to provide for the poorer classes (who are most in need of it) an article that will stand the test of examination, and be found to possess all those salutary qualities that once rendered MALT LIQUOR desirable; they will not enter into a discussion of what materials Beer should or should not be composed, all they have to lay upon that subject is, that they have the health of the Public at heart, and they desire nothing

LONDON ASSURANCE HOUSE

Additional Duty of 6d. upon
An insured from Loss by Fire having been imposed by Parliament and made Payable by the Assurance of the Corporation of the London Assurance of Houses from Fire, hereby give Notice that, for the ease of persons assured with them, they will, at their own said additional duty on all their existing Policies, commencement of such duty until the next Premium Policies shall become payable.—By order of the Court
STEPHEN L.

TWENTY THOUSAND POUNDS FOR THE FIRST DRAWN NEXT

We congratulate the Public, and with pleasure
THREE TEN THOUSAND POUNDS
In the Lottery now Drawing, where Shillings
No 3260, 10,000. by Hazard and
No 10,34, 10,000. by Bid.
No 9362, 10,000. by Sweet.
THREE TWENTY THOUSAND PRIZES, and TWO FIVE THOUSAND PRIZES now in the Wheel, and only Three Days follows:—
Tuesday next, October 23, Eighth Day, and continued to 20,000.
Friday following, Ninth Day, and the First-day of the next Drawing, Saturday, October 27.

RHEUMATISMS, PALSIES, and AFFECTIONS, with their usual concomitant Pains, Flatulency, Indigestion, and general debility (in whatever source) are relieved and cured by **WHITEHEAD'S** Essence of Mustard Pills, if means had failed.

The Fluid Essence of Mustard (used with the complaints where necessary) is perhaps the most efficacious remedy in the world, curing the
SPRAINS AND BRUISES, in less than half the time usually taken by Opodeldoc, or any other Liniment or Embrocation, immediately after any accident, it prevents the pain.

It is prepared and sold at 2s. 9d. each box or bottle, Apothecary No. 15, Greek-Street, Soho, London. To be had of every Medicine Vender in Great Britain.
FOR BRUISES, SPRAINS, RHEUMATISMS, DR. STEER'S OPODELDOC.
CAUTION.—On the outside of the wrapper of each Bottle of the real Medicine, a Stamp is engraved "F. Newbery, No. 45, St. Paul's," and of the Bottle a Label is pasted, with these Words "Opodeldoc, prepared by F. Newbery." All those who buy the Medicine should be careful to see that the

En cuanto al derecho a un premio o recompensa basado en las normas sobre salvamento, la Ley norteamericana, como se ha visto, lo hace depender del consentimiento del Estado al que pertenezca el pecio. En la misma línea, el Convenio de Londres sobre Salvamento Marítimo, de 1989, excluye la aplicación de sus previsiones a los buques de guerra y a otros buques de propiedad del Estado, o utilizados por este, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, a menos que ese Estado decida otra cosa.

En el Proyecto de Ley de Navegación Marítima se establece que no son aplicables sus disposiciones sobre salvamento a los buques de Estado extranjeros que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana, salvo que el Estado del pabellón lo consienta (art. 366). Ahora bien, en caso de salvamento de buques de Estado españoles o prestado por buques de Estado españoles, sí se aplican las disposiciones sobre salvamento, con algunas especialidades (art. 359).

LONDON.

THURSDAY, OCTOBER 18.

St. Luke.—Holiday at all the Public Offices.

PRICE OF STOCKS YESTERDAY.

3 per C. Red. Ann. $56\frac{3}{4}$	Long Ann. $167\frac{1}{2}$ 13-16
3 per Cent. Conf. $57\frac{3}{4}$	Old S. S. Ann. $56\frac{1}{2}$
Deferred 3 per C. Conf. $49\frac{3}{4}$	Excheq. Bills, par 1s. dif.
4 per Cent. $73\frac{3}{4}$	Omnium $6\frac{3}{4}$ prem.
5 per Cent. Navy $90\frac{1}{4}$	Consols for Nov. acc. $57\frac{3}{4}$

Our Portsmouth letters state the arrival there of a Spanish Frigate with the English colours over those of Spain. They do not state the occasion of this detention; but just as our Paper was going to press, we received the following particulars:

“On the 5th instant, off Saint Mary’s, a squadron of his Majesty’s Frigates, consisting of the *INDEFATIGABLE*, *MEDUSA*, *LIVELY*, and the *AMPHION*, fell in with four Spanish frigates, from Rio de la Plata, bound to Cadiz, under the command of a Rear Admiral, and having a large quantity of Treasure on board. The orders which Captain *GRAHAM MOORE*, the Senior Officer, was under to detain all Spanish vessels of this description, being resisted, an action ensued, in the event of which, three of the Spanish Frigates surrendered to his Majesty’s Frigates, and the fourth blew up, after firing one broadside. Captain *HAMMOND*, of the *LIVELY* is arrived at Portsmouth with the *Fama*; and Captain *MOORE* with the *Medea* and the *Clara* are hourly expected.”

Ejemplar del periódico *The Star* de 18 de octubre de 1804, n.º 4901

Londres
Papel impreso
Archivo General de la Marina
Álvaro de Bazán. Viso del
Marqués, Ciudad Real

Con toda probabilidad, fue en este ejemplar del periódico inglés *The Star*, conservado en el Archivo General de la Marina, donde el capitán general del Departamento de Ferrol, Félix de Tejada, leyó la noticia del ataque inglés a las fragatas españolas. Se lo facilitó un oficial del regimiento Hibernia que ese día estuvo a bordo de la escuadra inglesa. Tejada envió la traducción a Godoy y le comunicó «lo sensible que le había sido la noticia» al contralmirante Cochrane, quien aseguró que el Gobierno británico indemnizaría al español.

Inmunidad de jurisdicción

La inmunidad de jurisdicción que se reconoce a los buques de Estado significa, simplemente, que los tribunales de Estados distintos al del pabellón carecen de jurisdicción para enjuiciar pretensiones relativas a dichos buques y para adoptar medidas cautelares o ejecutivas sobre los mismos. La inmunidad se aplica cuando ante los tribunales de un Estado se plantean pretensiones relativas a buques de Estado extranjeros y la consecuencia de la apreciación de la inmunidad no es el rechazo de las pretensiones de que se trate, tras un enjuiciamiento sobre su conformidad con el Derecho, sino el rechazo por parte del tribunal a entrar a enjuiciar sobre la disputa o sobre la procedencia de las medidas que se solicitan.

En la práctica, como ocurrió en el caso de la *Mercedes*, la aplicación de la inmunidad de jurisdicción puede tener un efecto muy próximo al que tendría un enjuiciamiento de fondo favorable a las pretensiones del Estado extranjero al que pertenezca el buque. No obstante, conviene no olvidar que cuando se estima la inmunidad de jurisdicción las pretensiones de fondo quedan imprejuicadas y que, por tanto, podrían ser planteadas de nuevo siempre que se hiciera ante los tribunales del Estado del pabellón, únicos que tendrían jurisdicción para enjuiciarlas. Así, por ejemplo, en el caso de la *Mercedes*, los tribunales estadounidenses no llegaron a pronunciarse sobre el fondo de las pretensiones de *Odyssey* basadas en las normas sobre hallazgos o sobre salvamento, ni tampoco sobre las pretensiones de Perú, ni las de los particulares que reclamaban como herederos de los propietarios de parte del cargamento. Estas pretensiones podrían ser planteadas ante los tribunales españoles, que no podrían rechazar pronunciarse sobre ellas basándose en la inmunidad de jurisdicción. Cuestión distinta es que el propio litigio ante los tribunales norteamericanos haya puesto de manifiesto las escasísimas posibilidades de éxito que previsiblemente tendría el ejercicio de acciones ante los tribunales españoles.

Límites de la utilidad de la inmunidad de los buques de Estado para la protección del patrimonio cultural subacuático

El caso de la *Mercedes* y, antes, el de las fragatas *Juno* y *La Galga*, han puesto de manifiesto que la añeja institución de la inmunidad de los buques de Estado puede resultar un útil instrumento para defender el patrimonio cultural subacuático. Ahora bien, subrayada su utilidad, es preciso llamar también la atención sobre las limitaciones de este instrumento y, en consecuencia, sobre la necesidad de avanzar en la aceptación por la comunidad internacional de herramientas de protección del patrimonio cultural subacuático más específicas, como las previstas en la Convención de la Unesco de 2001.

Hoy por hoy, la inmunidad de los buques de Estado, en cuanto institución anclada en el Derecho internacional clásico, presenta un carácter universal del que todavía carecen las previsiones de la Convención de la Unesco, cuya vigencia se limita a cuarenta y cinco Estados. Esto implica que la inmunidad pueda ser invocada prácticamente ante los tribunales de cualquier Estado para oponerse a cualquier pretensión sobre pecios correspondientes a buques de Estado.

Atendida su finalidad, la inmunidad solamente garantiza que, en caso de ser estimada por los tribunales ante los que se invoca, dichos tribunales se abstendrán de pronunciarse sobre cualquier pretensión de reconocimiento de derechos de propiedad, excavación, hallazgo, salvamento, etc. Esto permite utilizar la inmunidad para obstaculizar los intentos de expoliación de pecios por parte de empresas cazatesoros y, en caso de haberse producido ya el expolio, puede facilitar también, en función de las circunstancias, que los objetos de valor histórico extraídos sean entregados al Estado al que pertenezca el buque naufragado, como ocurrió en el caso de la *Mercedes*.

Pero la eficacia de la inmunidad que el Derecho internacional reconoce a los pecios de buques de Estado es, como se ha dicho, limitada, y no solo porque queden fuera de su cobertura los buques que en el momento del naufragio eran de propiedad privada, sino también porque la inmunidad, por sí sola, no impone al Estado del pabellón ninguna obligación positiva de adopción de medidas para la protección del pecio que vayan más allá de impedir la extracción y explotación comercial de los restos del buque naufragado y de su cargamento.

De ahí la necesidad de instrumentos internacionales de protección del patrimonio cultural subacuático específicos y más eficaces, como es la Convención de la Unesco, de la que España es ya parte. Pero también es preciso que cada Estado contemple y aplique medidas eficaces respecto del patrimonio cultural subacuático de sus aguas territoriales. En este terreno, sería conveniente que España adecuara su legislación para asegurar el mejor cumplimiento de los compromisos adquiridos en virtud de la Convención de la Unesco en lo que atañe a la protección del patrimonio cultural subacuático en sus aguas territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva y plataforma continental. También sería conveniente una mejor definición del reparto de competencias entre Estado y Comunidades Autónomas en la materia que nos ocupa.

Con referencia específica a los pecios correspondientes a buques de Estado extranjeros situados en aguas españolas, hay que considerar positivas las previsiones incorporadas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima que, sin perjuicio de reconocer la inmunidad de jurisdicción, sujetan las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción a un previo acuerdo entre los órganos competentes del Estado extranjero de que se trate y el Ministerio de Defensa, así como a que se respete en las operaciones lo establecido en la Convención de la Unesco (art. 382.3 del Proyecto).

Respecto a los buques de Estado españoles hundidos en aguas territoriales de otros Estados, el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, tras afirmar categóricamente su carácter de bienes de dominio público estatal «cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren», dispone que «las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección» (art. 382, apartados 1 y 2). Ahora bien, para que estas previsiones se traduzcan en una efectiva protección de los pecios de buques de Estado españoles hundidos en aguas extranjeras no se debería confiar exclusivamente en una defensa pasiva, limitada a hacer valer la inmunidad de jurisdicción ante la noticia de acciones que pudieran poner en peligro los derechos de España sobre sus buques de Estado, sino que sería conveniente un planteamiento más activo que incluyera tomar la iniciativa para la adopción de acuerdos con el Estado ribereño, a fin de asegurar un tratamiento adecuado de los pecios de valor histórico.

Hay que tener en cuenta, por lo demás, que si bien es cierto que la inmunidad de jurisdicción de los buques de Estado y de los pecios de buques de Estado es, como se ha dicho, una regla anclada en el Derecho internacional consuetudinario y, por tanto, de alcance universal, no sería razonable confiar en que todos los Estados la entiendan de la misma manera y la apliquen con igual extensión, lo que comporta un indudable riesgo de que, en casos concretos, la invocación de la inmunidad de jurisdicción ante los tribunales de un Estado extranjero no sea acogida, dejando el camino abierto a actividades de excavación y extracción incompatibles con la protección del patrimonio cultural subacuático. En estas situaciones la búsqueda de acuerdos entre España y el Estado en cuyas aguas se encuentre el pecio es especialmente conveniente.