

## *Resumen*

*La definición de las naves de guerra en la Convención UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático constituyó uno de los principales problemas durante su redacción. Los diferentes puntos de vista acerca de la soberanía entre algunos de los países miembros y observadores obligó a modificar el texto original. Esta situación enfrenta diferentes maneras de entender la protección del patrimonio cultural y arqueológico. El resultado sería el primer texto acerca de la protección de los restos arqueológicos subacuáticos de carácter internacional en la que la figura de las naves de guerra sigue siendo controvertida.*

**Palabras clave:** *Nave de Estado, barco de guerra, Convención UNESCO para la protección del Patrimonio Cultural Subacuático, Arqueología Subacuática.*

## *Abstract*

*The definition of warships in the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage constituted one of the most important problems during its process of redaction. The different point of view around “soberanía” between some of the members or observers countries, forced to change the original text. This situation brings different conceptions of protection of the archaeological and cultural heritage. The result was the first text of protection of the underwater archaeological rest in the international legislation, where the definition of the warships isn’t exactly.*

**Keywords fix:** *Warship, vessel or aircraft owned or operate by a State, UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, Underwater Archaeology.*

# Defensa de las naves de Estado en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Las definiciones históricas de buque de guerra

Alejandro Martín López<sup>1</sup>

## 1. Introducción: el por qué de la controversia sobre la defensa de las naves de estado hundidas

Dos siglos después de la Batalla de Trafalgar el HMS Victory, no solo es el primer buque de la armada de Su Majestad británica, sino que además cuenta con una dotación de marinería, infantería de marina y oficiales similar a la de cualquier buque en activo. Además de ser uno de los monumentos más visitados del Reino Unido, sirve exclusivamente en actos protocolarios, como la parada naval, celebrada por una escuadra combinada del Reino Unido, Francia y España, para conmemorar el aniversario de la batalla. En esta misma línea, sobre el pecio del USS Arizona, en la bahía de Pearl Harbour, se levanta un Monumento Nacional que incluye un museo sobre el ataque nipón. Cada mañana un cuerpo de veteranos de la II Guerra Mundial, izan la Bandera Nacional, en recuerdo de los soldados que murieron en el año 1941. También cabe citar aquí la trirreme Olimpia, que tras botarla, llevando pabellón nacional griego, recorrió el límite de las aguas nacionales de Turquía, recordando a sus vecinos los años de la Pentecontecia, en los que señoreaban el Egeo.

Estos tres casos nos hablan de la importancia que para algunos Estados tiene la defensa y la veneración de los buques (su tripulación) que tomaron parte en los hechos históricos del país. De hecho podemos decir que en muchos casos son considerados como panteones nacionales y han de ser protegidos como tales, como lo son los iguales en tierra firme.

Ahora bien, en gran medida estos pecios constituyen un valioso objeto de estudio para los historiadores y arqueólogos, y por tanto la protección (inmunidad soberana) de la que son blanco estos pecios, debe ser vulnerada para entrar en contacto con el elemento de información arqueológica que constituyen. En este preciso momento los intereses de Estados y científicos chocan, pues los trabajos de investigación se ven como una ingerencia en el "descanso eterno" de un panteón nacional.

Por otra parte desde mediados de la década de los 90' se ha promovido desde la UNESCO, en consonancia con otros organismos internacionales como el ICOMOS o la CMAS, la elaboración de un marco legal que proteja el patrimonio sumergido en el ámbito de las aguas de jurisdicción internacional<sup>2</sup>, definidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

---

<sup>1</sup> Grupo URBS. Dpto. Ciencias de la Antigüedad. Universidad de Zaragoza.

de El Mar, y en el ámbito del mar territorial en el caso de que los estados firmantes no dispongan de una ley de que regule este ámbito<sup>3</sup>. El primer borrador de la Convención aparecerá de forma definitiva en el año 1995, en la 28ª Reunión de la UNESCO<sup>4</sup>. La discusión de su contenido (entre la que destaca el tema que nos ocupa) se prolongó hasta 2001<sup>5</sup>, año en el que se aprueba el texto definitivo, que está pendiente de ratificación por algunos de los países, y que ya se aplica de forma efectiva en otros, como el caso de España<sup>6</sup>.

Este marco de protección del patrimonio sumergido, incluye en cierta medida los pecios de barcos de guerra, de los que arriba hablábamos, pero los problemas surgen en la discusión de la Convención, primero por la inclusión de estos como objeto de interés científico, y en segundo lugar a la hora de fijar la definición de barco de guerra o buque de Estado. En el año 2003, la UNESCO, edita una carpeta de información, para promover la aplicación y ratificación<sup>7</sup> de la Convención de 2001, que en sus anexos cuenta con un glosario de términos, entre los que encontramos "buque de Estado" que define como: "*por buque y aeronave 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 del patrimonio cultural subacuático (párrafo 8 del Artículo1)*"<sup>8</sup>, pero como veremos a lo largo de este estudio, ni la definición es tan clara, ni la ambigüedad es inocente. Aun así la definición no es fácil, pues como veremos es muy difícil trazar la naturaleza de concepto "barco de guerra", en la actualidad y a través de la historia.

Es por todo esto, que se plantea el estudio, ¿qué podríamos considerar barco de guerra a través de la historia, según esta y otras definiciones, que se propusieron durante la elaboración del texto de la Convención? Aunque ambicioso, el objetivo final es conseguir la capacidad necesaria para aplicar de forma

correcta la Convención a la hora de discernir si el pecio del que deseamos hacer un estudio arqueológico, esta o no protegido por el texto. Si se diese el caso, también debería aportarnos los argumentos necesarios para determinar la protección de un pecio en La Zona bajo pabellón nacional<sup>9</sup>.

## 2. El buque de guerra en la historia; documentación y arqueología

El concepto de barco de guerra ha variado a lo largo de la historia de Occidente, tanto el concepto estructural como el táctico y la forma de hacer la guerra. Por esto creemos necesario incluir un pequeño recorrido a lo largo de las distintas fases por las que ha pasado el concepto de barco de guerra. Podemos anticipar que encontraremos tres fases fundamentales, separadas por lo que entendemos grandes revoluciones en el mundo bélico marino. La primera fase se extiende desde la aparición del concepto en si de barco de guerra en la antigüedad<sup>10</sup>, hasta la sustitución de las embarcaciones de remos por buques de vela artillados en el siglo XVI-XVII. Esta fase se caracteriza, porque en realidad no podemos hablar de batallas navales, pues los barcos son simplemente transportes que llevan el campo de batalla entre infantería al terreno marítimo. Aunque es cierto que estos buques poseían armas arrojadas, tipo flechas, pequeñas catapultas, y luego pequeños elementos de artillería, su verdadero potencial era la infantería que escondía en su interior. Con el descubrimiento de América, como veremos se empieza a implantar como preferencia de las coronas Europeas las naves de costados altos, tipo atlánticas, propulsadas en gran medida por vela, y armadas con una importante artillería. Por último, la tercera fase es fruto de la revolución industrial y de aplicación de la maquina de vapor (medio mecánico de propulsión) y de los metales a la ingeniería naval militar.

La navegación y los enfrentamientos bélicos entre grupos humanos son tan antiguos como el propio ser

2 Denominada "La Zona" en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de El Mar. Jamaica, 1982.

3 Este no es el caso de Australia o Irlanda, pioneras en la protección del patrimonio sumergido, aunque en muchos casos, como el español, existiendo una ley general de protección del patrimonio aplica como ley la Convención.

4 28ª Reunión de la Conferencia General de la UNESCO. París, 4 de Octubre de 1995.

5 31ª Reunión de la Conferencia General de la UNESCO. París, 2 de Noviembre de 2001.

6 Ratificada por el Congreso de los Diputados el 6 de Julio de 2005.

7 En 2003 y todavía hoy, hay estados miembro de la UNESCO que no han ratificado la Convención, siendo una de las razones esgrimidas el desacuerdo respecto al particular que nos ocupa.

8 En UNESCO. "*Proteger el patrimonio cultural subacuático*". -Glosario y nociones fundamentales-. París, 2003.

9 A lo largo del texto se pueden encontrar diversas nomenclaturas para hacer más cómodo el trabajo de análisis; sus significados están recogidos en el Anexo II. Toda la legislación mencionada en el texto, para el caso de organismos internacionales o nacionales, no está incluida, pues a parte de ser muy extensa, es de fácil acceso desde las páginas Web, tanto de la ONU, como de la UNESCO o del Estado Español. Si están recogidas en el Anexo II aquellos textos de los trabajos de las distintas reuniones de la UNESCO que son más difíciles de encontrar.

10 Podríamos fijarlo en la dotación de una flota panhelénica contra Troya, en el VIII a.C., si siguiésemos la documentación homérica.

humano, por tanto los enfrentamientos bélicos en el medio hostil pero colonizado que constituía las grandes masas de aguas no tardarían en aparecer. Las primeras culturas en las que aparece una concepción que podemos denominar protoestatal en el denominado "creciente fértil", ya recogen en sus representaciones soldados transportados en primitivos barcos. Alrededor del III milenio a. C. aparecerán las primeras culturas relacionadas en gran medida con el dominio de las aguas. Con el paso del tiempo, Estados centralistas como Egipto o el sistema de Ciudades Estado de la costa fenicia desarrollarán unas flotas numerosas. Tal vez la primera referencia escrita que tengamos de buques de guerra, sea el transporte de las tropas de Agamenón hasta la costa de Troya, ahora bien, tenemos que esperar a la batalla de Salamina en el 480 a.C., para presenciar la primera batalla naval, tal y como entendemos los enfrentamientos navales de la antigüedad. Tras esta batalla y con la creación de la Pentecontecia, se diseña un proyecto de construcción de naves de guerra, en el puerto militar del Pireo de Zea, siendo esta la primera armada que conocemos dedicada exclusivamente a la esfera militar. De hecho, se ha especulado mucho dentro de la profesión arqueológica, sobre la estructura de estos navíos, como sabemos, propulsados básicamente por remos. Se han empleado las dimensiones obtenidas sobre los restos de lo que podíamos denominar primitivas atarazanas<sup>11</sup>, para intentar un acercamiento al aspecto de estas naves y sobre estos estudios se han realizado algunos experimentos tan conocidos como el de la ya mencionada "Olimpia". Desde esta época no serán pocas las acciones bélicas en las que ya sea el transporte de tropas o las batallas navales en si mismas, que salpicarán la historia del Mediterráneo Oriental. A estos últimos siglos antes de la Era, pertenecen el pecio de Marsala, excavados por un equipo estadounidense, único ejemplo estudiado de esta época que se puede identificar como un barco de guerra estrictamente, aunque ciertamente discutido el procedimiento y la metodología empleada en este caso. Puede ser una birreme, que como sabemos es un tipo de galera<sup>12</sup> de guerra, donde la boga se organiza en dos niveles diferentes o alturas para facilitar la ubicación de más remeros en menos espacio. Este es el tipo de galera

de mayor potencia en varios niveles, pues la quinquereme, utilizada ya en esta época sitúa a cinco remeros por remo, pero en el mismo nivel, siendo este el modelo que heredarán las coronas europeas en la baja Edad Media. Como vemos, son escasos los restos arqueológicos de buques de guerra, pero no son pocos los que tenemos de las instalaciones para construirlos y guarnecerlos en época invernada. En este sentido tenemos ejemplos en el Pireo, como decimos, pero también en el Portus Iulius y Mileto, en la bahía de Nápoles, el antiguo puerto militar de Carthago, o los restos encontrados en las excavaciones urbanas de Marsella, Cesarea Marítima y Siracusa. Por tanto aunque no conozcamos a través de la arqueología de forma directa la estructura, dimensiones y características de estos buques, si que podemos hacernos una idea aproximada a través de los espacios portuales destinados a resguardarlos.

En el mundo romano encontramos abundantes referencias en la historiografía y las representaciones escultóricas acerca de la existencia ordinaria de una armada regular al servicio de la República<sup>13</sup>. Aun más importancia tendrá como herramienta de consolidación del imperio tras Actium (31 a.C.), de lo que podemos deducir que en el mundo antiguo y sobre todo en el la Roma clásica, se puede hablar de una articulación de naves diseñadas específicamente para la guerra, que conforman una armada como parte importante dentro de la estructura militar e incluso social, pues es sobradamente conocida la presencia de columnas rostrales en el foro romano, así como la representación de barcos militares en numerosos mosaicos y en algunas de las obras monumentales más conocidas de la antigüedad como la columna de Trajano. La creación de dos centros de la marina, una para el Mediterráneo Occidental, con sede en Mileto y otra para el Oriental, con sede en Ravenna, así como el nombramiento directo desde Roma de los máximos responsables de ambas flotas (el conocido caso de Plinio el viejo, para la flota de Mileto, es un ejemplo), nos habla de una primitiva estructura de poderío naval imperial que luego heredaran los imperios bizantinos, y más tarde hispánico, portués y británico.

Como decíamos los restos arqueológicos de este tipo de naves son escasas para el mundo clásico, pero

11 Es posible que en la bibliografía anglosajona y del norte de Europa, encontremos estas estructuras bajo el nombre de arsenales o de astilleros, pero como es sabido dentro de la cultura mediterránea, sobretodo occidental, el lugar cubierto, destinado a guarnecer los buques de guerra durante el invierno, se denomina atarazanas, pues es el lugar donde se construyen (astilleros) ni donde se arman para la guerra (arsenales).

12 Denominaremos en lo sucesivo galera como genérico de los navíos cuya proporción eslora manga es superior a 1 x 8, y cuya propulsión mixta vela-remos define a este tipo de naves en sus diferentes versiones.

13 Es en los últimos años de la República cuando de la mano de Pompeyo, la marina romana empieza a tener una relevancia bélica y política importante, asimilando control del mar con el control del Estado.

lo son más aun para el periodo tardo imperial y alto medieval, donde las referencias occidentales a este tipo de naves desaparece de la historiografía y de la iconografía casi por completo. No es así en el caso del Imperio Oriental, donde la importancia de las comunicaciones marítimas así como la defensa del Egeo y los Dardanelos, requieren la existencia sino de una armada, si de barcos diseñados especialmente para la defensa violenta de los límites imperiales. En esta misma línea, Estados como Venecia, y algunos de los principales puertos del Mediterráneo Oriental, desarrollaron flotas importantes, pero dedicadas especialmente al comercio más que al aspecto bélico; habrá que esperar a mediados de la Edad Media, para que surjan los grandes Estados marítimos, con la citada Venecia, Génova, Aragón y los puertos de los nuevos Estados árabes. También cabe señalar la importancia que en este sentido tuvieron las sucesivas cruzadas que en muchos casos emplearon el mar para acercarse a Tierra Santa, ahora bien en este caso solo podríamos hablar de barcos de transporte militar y no propiamente de barcos de guerra. Es por tanto en la Baja Edad Media, cuando el Mediterráneo recupera los grandes navíos de guerra del mundo clásico. Las galeras de turcos, sarracenos, dedicados a la piratería, pillaje y saqueo de las zonas costeras marcará la llegada a la Modernidad, dominando el Mediterráneo y sus costas. Las batallas navales de la Edad Moderna, se caracterizan al igual que las de la antigüedad por basarse en el uso de la infantería de marina como arma, y no tanto la artillería, empleada en este caso solo para cubrir la retaguardia. En este momento, aproximadamente coincidiendo con la batalla de Lepanto en 1571, podemos situar el fin de esta forma de hacer guerra, aunque en 1700, en la batalla de Málaga todavía encontramos galeras en el enfrentamiento, ahora bien la artillería había sustituido ya en este caso a los espolones y la infantería de marina.

Mientras tanto en la costa Atlántica de Europa, comenzaba la evolución de los antiguos buques de carga (carracas, urcas...) para convertirse poco a poco en buques de guerra. El descubrimiento del nuevo continente y la necesidad de proteger las preciadas cargas que de él se importaban, hizo que en 1522, se creara la primera Armada de Guardia, destinada a proteger la flota de la indias, financiada con un impuesto especial que cargaba los productos que desembarcaban en el puerto de Sevilla. Podemos decir que esta es la primera flota creada como tal y hoy conocemos las marinas

europeas. A partir de este momento, las flotas perfeccionarán sus buques, hasta que en el siglo XVIII, todos los Estados europeos cuenten con un potencial militar marítimo enorme, como se manifestará en batallas navales como la de Trafalgar en 1805. A partir de este momento, los cambios que traerá consigo la Revolución Industrial hará que la concepción de buque cambie, tanto en las técnicas constructivas, como en la propulsión y el armamento, produciéndose realmente una revolución en la forma de entender no solo el mar y el transporte a través de él, sino también la forma de confrontación bélica, cuyos últimos resultados serán la II G. M., última contienda en la que las batallas navales han sido ciertamente relevantes.

### 3. La definición hasta la Convención de 2001; donde están los límites de los "lugares venerados" , 1993-2001

Definir el concepto de buque de guerra, se ha convertido en uno de las principales labores de los representantes de los distintos estados en las organizaciones supranacionales, tanto en la ONU como en la UNESCO. Esta definición que es bastante clara en la CNUDM de 1982, donde se refiere a buques en activo, se diluye en el caso de la Convención de 2001. Esta ambigüedad nos habla de los esfuerzos por cerrar el texto y los intentos de consenso, del que es resultado una definición, poco concisa que deja satisfecho a las partes en conflicto. Aun así hoy por hoy, la Convención, ratificada exclusivamente por cinco estados<sup>15</sup>, no tiene utilidad legal en la esfera internacional.

Veamos ahora las diferentes definiciones que las organizaciones supranacionales o convenciones puntuales han dado de este particular, siguiendo un eje cronológico, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de El Mar (1982), Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo (1989), El Manual de San Remo sobre Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar (1994), Carta Internacional para la Protección y la Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático de ICOMOS (1996), la Convención de 2001 y el Cuaderno de la UNESCO de 2003.

La definición que de buque de guerra da la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de El Mar, de 1982, nos dice: "*Para los efectos de esta Convención, se entiende por buque de guerra todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los*

14 UNESCO. Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Anexo. I Principios Generales. Norma 5. París, 2001.

15 No entrará en vigor a nivel internacional hasta el momento que no la ratifiquen un mínimo de 20 países de los que tenían representación en la 31ª Reunión de la UNESCO.

*buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo 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*<sup>16</sup>. Esta definición, es posiblemente la más certera y la que menos espacio deja a la libre interpretación, también hay que tener en cuenta que esta se refiere exclusivamente a buques en activo, esto es, a buques que prestan servicio real hoy<sup>17</sup>. Pero aun así analicemos los términos de la definición; en primer lugar señala a todos aquellos buques que lleven signos externos tanto del Estado al que sirve como signos de su función como buque de guerra, esto es, bandera, estandarte o colores que se puedan poner en relación directamente con un estado. Dentro de este caso también podemos encuadrar otros elementos que puede ser definitorios de la finalidad bélica de la embarcación, como la aparición en el buque de los mascarones historiados a partir de la segunda mitad del siglo XVII, que por ejemplo en el caso de España (reforma borbónica), a partir de la unificación de la armada, representan a un león soportando entre sus garras el escudo del reino, casos que se repiten en casos como el holandés o el británico, con un código de colores distintos de la figura. También los colores del casco nos suelen hablar de la nacionalidad del barco, pero no de su funcionalidad. Pero es conocido por cualquiera, que estos elementos, sobre todo banderas y estandartes, desaparecen cuando un navío se hunde, pues son altamente preceros, en los casos en los que no se hayan retirado antes de su hundimiento<sup>18</sup>. En el caso de los mascarones, aunque hay mayores posibilidades de encontrarlos, nos pueden llevar a engaño, pues muchas veces, en vez de construir buques, se compraban (San Telmo) o se empleaban los capturados, simplemente cambiando el pabellón. Es muy útil, en cambio, el empleo de la titularidad del mando militar, pues en este caso, estados como España o Italia<sup>19</sup> mantienen en sus archivos históricos, un gran número de los nombramientos de los oficiales de sus navíos de guerra, tanto extraordinarios<sup>20</sup> como ordinarios. En este caso, acogiéndonos a este artículo,

se podrían reclamar como buques de estado, los que siendo de titularidad privada, de utilidad comercial, son tomados por el estado como buque de guerra en casos excepcionales, siempre y cuando se pueda demostrar que hubiera un oficial al mando nombrado por la jefatura del estado correspondiente. Este caso, es por tanto una definición, clara, que delimita con bastante claridad lo que debe ser entendido de forma internacional como barco de guerra, ahora bien, no perdamos de vista, que hace referencia exclusivamente a barcos y no pecios, y aunque como sabemos no ha entrado en vigor la Convención de 2001, como existe un referente legislativo posterior, que delimita el caso de los pecios de los barcos de guerra, hacer referencia a esta definición, sería cuanto menos arriesgado.

En 1989, en Londres, se aprueba el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, que en su Artículo 4, Párrafo 1, dice: "*Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 5, el presente Convenio no será aplicable a los buques de guerra ni a otros buques de propiedad del Estado, o utilizados por éste, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento, de conformidad con los principios generales reconocidos de derecho internacional, a menos que ese Estado decida otra cosa*"<sup>21</sup>. A esta definición, se acogieron algunos de los representantes de los países representados en la 29ª Reunión de la UNESCO<sup>22</sup>, a la hora de discutir el concepto que nos ocupa, presumiblemente porque no habrían firmado la CNUDM. Esta definición esta marcada por la decisión del Estado de pabellón del barco (del pecio, por tanto en la 29ª Reunión) sobre si es o no inmune a salvamento, y por tanto a una intervención, del tipo que sea. Ahora bien, tampoco, deberíamos tomar muy en cuenta este tipo de aportaciones, pues en la misma reunión, hubo algunos representantes que se acogían al concepto de inmunidad definido por Grotius en el siglo XV.

Ya en la década de los 90' de la mano de la ONG Cruz Roja Internacional, se elabora El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los Conflictos Armados en el Mar, concretamente en Junio de 1994. Este documento, que un principio no aporta luz a nuestro objeto de estudio, resulta bastante intere-

16 NACIONES UNIDAS. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de El Mar. Subsección C. Artículo 29. Jamaica, 1982.

17 No olvidemos que entre ellos se encuentra el HMS Victory, como señalábamos en la Introducción.

18 Recordemos en este caso el episodio del Almirante Villeneuve en la batalla de Trafalgar, cuando intentaba abandonar el Bucentaure, para salvar el pabellón tricolor en una falua, ante el deterioro del buque insignia francés.

19 El archivo del Almirantazgo de Castilla, el Museo Naval de Madrid, el Archivo de la Corona de Aragón (Barcelona), el Archivo del Duque de Medina-Sidonia, son algunos casos

para España o el Archivo del Senado de Venecia o Genova, el Archivo Vaticano, para el caso de Italia.

20 Son muchos los casos en la historia de la República de Venecia que el Senado, órgano de máxima responsabilidad del estado, se reúne con carácter extraordinario para nombrar un "Capitán de la Mar", al que normalmente se le entregaba la enseña de la República durante una ceremonia religiosa de manos del propio Dogo.

21 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Art. 4 Párrafo 1. Londres, 1989.

22 UNESCO. 29ª Reunión de la Conferencia General. Anexo I. Párrafo 24. París, 5 de agosto de 1997.

sante por varios aspectos. En primer lugar el hecho de que más de 10 años después de la aprobación de la CNUDM, se elabore un manual para el personal sanitario y de salvamento acerca de los espacios y elementos concernientes al espacio marino en caso de conflicto armado, nos habla de lo ambiguo que una década después seguía siendo los aspectos de Mar Territorial, Buque de Estado... que ya se habían definido teóricamente, en la que se conoce habitualmente como la "Constitución del Mar". En segundo lugar aparece aquí una problemática añadida; el caso de los barcos mercantes, que en un momento determinado se pueden convertir de hecho en unidades armadas, aunque no sean en si barcos de guerra, o al menos en los estereotipos más extendidos (los que marca la CNUDM). Este punto, no nos interesa en su aplicación real, es decir el tratamiento de estos buques en momentos de guerra, pero destaca una de las "cajas de Pandora", de la que luego en la Convención de 2001, se tomaran algunos aspectos importantes, pues como sabemos durante largo tiempo en la historia, la inexistencia de una marina de Estado, se suplanta hasta bien entrado el siglo XVII con buques de titularidad privada, de hecho mercantes (pues al mercadeo se dedicaban al fin y al cabo) que se armaban con una o varias piezas de artillería, para protegerse de los ataques corsarios, sobretodo cuando se empleaban para transportar desde la colonias ibéricas en América, los metales preciosos, tanto del Estado como de particulares. Por tanto, a la hora de elaborar esa barrera entre buques de Estado y particulares ¿deben o no ser incluidos los pecios de estos mercantes armados, cuya carga en parte pertenecía al Estado?, si respondiésemos a esta pregunta afirmativamente, todos los "galeones"<sup>23</sup> empleados tanto por la corona castellana, como la portuguesa (en menor medida, la holandesa y la inglesa), se considerarían inmunes frente a los trabajos arqueológicos o de recuperación/explotación comercial, sin previo permiso concedido por el Estado de pabellón, que era el que los empleaba en el momento de su hundimiento, aunque no fuera éste su propietario/armador.

Varios años después de la publicación del Manual de San Remo, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, (ICOMOS), publica en 1996 la

Carta Internacional para la Protección y la Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático. Podemos decir que este es el primer texto deontológico de carácter internacional y científico, sobre la protección del patrimonio sumergido; mucho más tardío que la protección del patrimonio terrestre, que como sabemos arranca de la II Guerra Mundial. Pero en cambio, mientras al año siguiente en la 28ª Reunión de la UNESCO, ya surge la discusión, entorno al tema que nos ocupa, esta Carta no menciona nada acerca de la naturaleza de los yacimientos y menos aun de los pecios (entendiendo que hay más yacimientos sumergidos aparte de los pecios). Más bien esta Carta, consta de unas directrices a seguir a la hora de diseñar una intervención arqueológica, el diseño del proyecto, su puesta en valor, etc. Por tanto, aunque aparentemente no tiene demasiado valor para nosotros en este estudio, nos habla de una realidad: hasta ahora toda la legislación internacional sobre la jurisdicción marítima, la definición de las zonas y sus atribuciones, al igual que las de los buques, habían emanado de organismo internacionales de corte cívico-militar<sup>24</sup>, obviando en todo caso los aspectos de interés científico; este es el primer texto sobre el mismo tema que nos ofrece una visión científica con afán de protección.

La realidad es que aunque esta Carta de ICOMOS no resolvía muchos de los problemas internacionales que se planteaban entorno a la arqueología subacuática, sino que era más bien un código para profesionales. Sin embargo sirvió de acicate para que la UNESCO tomase el testigo en la elaboración de un marco legislativo internacional sobre el particular. Es este el momento en el que se inician los trabajos que culminarán en la Convención de 2001, y que venían a resolver el vacío, que como hacemos notar en pie 16, constituía una de los principales obstáculos a la hora de hacer ciertos trabajos de investigación más allá del mar territorial.

Desde la Convención de 1994, celebrada en Buenos Aires, la UNESCO, intento durante un periodo establecer un marco general para la protección de patrimonio cultural sumergido, igual que lo hubiera hecho en una ocasión anterior con el patrimonio terrestre, sin embargo como sabemos, desde esta fecha,

23 Se coloca "galeones" entrecorillado, porque aunque normalmente se emplea en el argot popular e incluso científico para designar los buques castellanos que viajaban a las colonias americanas, sabemos a ciencia cierta que además de galeones, se emplearon otro tipos de embarcaciones como galeazas, galeras, carabelas, naos... pero hoy está generalmente aceptado denominar un pecio de la corona castellana con cronología entre el XV y XVII, como galeón sin más estudio. Este equivoco, puede ser y de hecho debería ser objeto de un estudio a fondo, tanto en su aspecto toponímico, como bibliográfico a la hora de la localización e identificación arqueológica de pecios.

24 Esta situación, obligaba hasta entonces, y en muchos casos ahora también, a hacer la trampa jurídica que constituye, determinar la naturaleza de un pecio, no por su valor arqueológico, sino por la identidad que tuvo antes de hundirse, cuando estaba bajo la jurisdicción de la CNUDM. Es decir: "este pecio no se puede excavar, porque según la CNUDM es un barco de Estado y por tanto inmune"... pero la realidad es que su naturaleza había cambiado al hundirse y debía circunscribirse a otra jurisdicción, espacio por aquellos años vacío de contenido legal.

hasta la aprobación del texto sobre el que tratamos pasaron casi diez años de duros trabajos, pero sobre todo de un intento de consenso entre los Estados que forman parte de la organización. Como sabemos uno de los asuntos espinosos de este trabajo es la determinación de que pecios era sensibles a la inmunidad que un barco de Estado tiene, pero no podemos engañarnos, esta es la *punta del iceberg* de una serie de diferencias mucho más profundas entre los Estados. Si tuviésemos que analizar el proceso de redacción y la ratificación de la CUPPCS a partir de 2001, tendríamos que hablar sobre las diferentes concepciones de protección de patrimonio y tenencia del mismo entre el mundo mediterráneo y el anglosajón, que incluso lo podríamos llevar un poco más allá analizando la diferente concepción que estos dos mundos tienen del derecho marítimo. Pero el problema que nos ocupa no es tan amplio, sino mucho más sencillo, pero no podemos olvidar que el problema que trasciende a la mera definición de barco de guerra es mucho más amplio que la circunscripción o no a la inmunidad militar.

Las primeras noticias sobre el particular las tenemos en las actas de esta Convención de Buenos Aires de 1994, donde se anota como ejemplo una carta que durante la elaboración de la CNUDM envía el Departamento de Estado Norteamericano a la Administración de Marina, que luego es reenviada a las Naciones Unidas en 1980, en ella se expresa el interés que el Departamento tiene en proteger los restos de barcos de guerra<sup>25</sup>, pues contienen los cadáveres de ciudadanos que murieron en acto de servicio. Sin embargo en este primer texto excluye de esta protección a similares navíos de siglos pasados como el XVII o XVIII, colocando el límite en la II Guerra Mundial<sup>26</sup>. Esta línea será la que tanto los representantes de algunos Estados, como el propio Estado americano defenderán hasta el año 2001, incluso defienden hoy como argumento para no ratificar la Convención. Como es lógico, la respuesta a esta pretensión, resulta en principio lógica, pero sin embargo, la problemática surge en el momento en que la barrera temporal (la II G. M.) excluye de esta protección a otros navíos hundidos en las mismas condiciones. ¿Significa esto que aquellos ciudadanos muertos en acto de servicio, merecen menos honores y respeto que los otros?<sup>27</sup>,

¿Quién determina que es exactamente un barco de guerra?

Como resultado de esta primera reunión, en 1995, comienzan a circular entre los representantes de las delegaciones técnicas los estudios preliminares<sup>28</sup> para la elaboración de un texto definitivo al respecto. Ni en estos estudios preliminares ni en los comentarios de los países miembros aparece en ningún momento el problema entorno a la protección de los buques de Estado. Estos textos corresponden a la fecha 15 de Octubre de 1995; en una dirección distinta encontramos la aportación que los Estados Unidos de América, reflejan en el texto publicado por el mismo organismo a finales de ese mes<sup>29</sup>. En su aportación los EE. UU. ven de buen grado la aplicación los principios presentados en la carta de ICOMOS, siempre enmarcándola en la CNUDM. Ahora bien en cuanto a lo que en el texto se denomina "buque y aeronaves de guerra", sugiere queden bajo la protección de la inmunidad militar que se ha otorgado consuetudinariamente en el derecho tradicional del mar<sup>30</sup>.

Es en este primer momento de los trabajos de elaboración del texto cuando surgen las primeras diferencias de opinión a la hora de hacer referencia a la realidad que estudiamos, el Prof. Martín-Bueno, en sus anotaciones personales como observador en su cargo de Presidente del Comité Científico de la CMAS, anota respecto al artículo 1º del borrador "apartar los navíos de guerra y a que se consideran en otro lado navíos de estado"<sup>31</sup> por tanto vemos como aparecen dos términos distintos, el primero el tradicional el que se había empleado hasta ahora en textos como la CNUDM u otros textos internacionales, el segundo el que prevalecerá en el texto definitivo. Ahora bien, si el primero es difícil de definir, el segundo goza de una definición cuanto menos etérea.

En el año 1997, se celebra la 29ª reunión de la Conferencia General, cuyo fin es sacar adelante en la medida de lo posible un texto firme que se base en el consenso tanto de los países como de los asesores científicos y poner en marcha el marco legislativo pretendido. Durante el año 1996, la comisión de expertos tanto en representación de los países como los órganos asesores, habían mantenido diversas reuniones para intentar preparar el camino para esta reunión.

25 Emplea literalmente el termino *warship*.

26 Consultar Anexo II-1.

27 Preguntarían en el discurso de las conversaciones representantes de países tan dispares como Grecia, o Estados centro-africanos.

28 Estudio preliminar sobre la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. UNESCO. Conferencia General. 28ª reunión, París, 1995.

29 Estudio de viabilidad sobre la redacción de un instrumento internacional para la preservación del patrimonio cultural subacuático. ADDENDUM. UNESCO. Conferencia General. 28ª reunión, París, 1995.

30 Consultar Anexo II-2.

31 Notas personales cedidas por el Prof. Manuel Martín-Bueno, Presidente del Comité Científico de la CMAS, que actuó durante el proceso de elaboración de la CUPPCS como observador y asesor científico.

Durante las sesiones de 1996, el tema que nos ocupa volvió a ocupar un espacio importante como nos muestran las notas del Prof. Martín-Bueno. Por otro lado de forma tangencial la definición de pecio de interés histórico tanto en su antigüedad como en su naturaleza, nos aportan datos nuevos. La discusión vuelve a encontrar en los países anglosajones los defensores de la inmunidad total de sus barcos de guerra, así lo demuestran en sus intervenciones el Sr. Peek, en representación de Australia, Sr. McKell, representante del Reino Unido, así como no podía ser de otra forma el representante de los Estados Unidos. De hecho en la sesión dedicada al tema de la definición de buque de guerra el representante español, Sr. Neguervela, como miembro del MAN, entabla un acalorada discusión con otro de los representantes de Australia, Sr. O'Keefe. Esta discusión surge porque se establece como principio que para que un barco de pabellón nacional sea protegido como barco de guerra hubo de ser reclamado como tal por el Estado al que pertenecía el pabellón, pero cuando el representante español intenta que esta protección cubra también a los galeones<sup>32</sup> en zona americana, el representante australiano le recrimina que el Estado español nunca reclamó estos buques como parte de una misión de Estado, a lo que Neguervela le contesta que no se reclamaron "por la misma razón que Inglaterra no reclama los barcos de la Batalla de Trafalgar"<sup>33</sup>. Como se puede observar estas sesiones en muchos casos sobrepasaron el mero trabajo científico para llevarse al campo de la política internacional, posiblemente el principal error de las Reuniones, así lo reflejaba el representante de la CMAS, cuando a la hora de fijar el límite temporal para que la Convención considere un pecio como patrimonio cultural en cien años, explicaba que esta barrera resulta inútil, pues si la investigación, protección, estudio y difusión de los resultados se hace siguiendo una metodología estrictamente científica, no hay que temer ingerencias de ningún tipo, tanto en buques comerciales como militares claro está. Como sabemos el representante de la CMAS, como asesor no tuvo voto en la decisión de fijar en 100 años la "barrera del patrimonio", así como en la decisión de proteger los buques de guerra bajo inmunidad del Estado del pabellón definitivamente.

Definitivamente las conversaciones del año 1996, desembocaron en la 29ª Reunión de la UNESCO<sup>34</sup>.

Como texto de referencia se emite el "Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático". En su Parte V, el texto dedica un espacio a los temas debatidos en las reuniones del año anterior, entre las que está "La exclusión de los barcos de guerra". Entre los párrafos 22 y 25, el Presidente de la Reunión, presenta a los representantes de las delegaciones nacionales, distintos aspectos problemáticos, como la negación de algunos Estados a firmar la convención si los barcos de guerra no quedan bajo inmunidad, (aunque no es la generalidad). En el momento de definir tanto barco de guerra como la antigüedad que han de tener para pasar a ser considerados patrimonio, se ilustró la situación con el caso de los barcos púnicos de Marsala. Una de las conclusiones a las que se llegó fue que sería necesario excavarlo en cualquier caso para determinar si era objeto o no de investigación arqueológica. Se propone también, como límite temporal para la reclamación de soberanía sobre un barco hundido, la época de Grotius (1583-1645), entendiéndose que este es el momento en el que inmunidad de soberanía de un Estado aparece en la legislación internacional. En cuanto a los pecios modernos, y pese al intento de redactar una definición dentro de los límites del derecho internacional, se ha entendido, que mientras un Estado no renuncie expresamente a la inmunidad soberana, no se podrá efectuar trabajo alguno sobre él. No este el caso de los barcos mercantes armados momentáneamente, o de aquellos barcos, cuyo Estado soberano (de pabellón) no tenga continuidad histórica en la actualidad. En este último caso, no se especifica quien tiene derechos por tanto sobre este tipo de pecios, aunque se supone se han de seguir los pasos que especificará la convención para el resto del patrimonio, dependiendo de la franja de fondo marino donde se encuentre<sup>35</sup>.

La importancia de este informe, es que ya se fijaban los puntos de partida de lo que luego sería el texto definitivo de la convención; en primer lugar, que a todos los asistentes con voto veían de forma correcta la exclusión de los barcos de guerra, siempre y cuando no hubiese un valor científico intrínseco a su estudio de valor histórico innegable (aun cuando hubiese países que no aceptasen más que una exclusión total). Segundo: que los países solo podrían reclamar la

32 Como sabemos es muy difícil diferenciar la naturaleza de estos buques a medio camino entre el buque de guerra y el comercial, pero lo cierto es que enarbolaban el pabellón del Reino de Castilla, y por tanto pueden y deben ser considerados buques de Estado y así lo refería Neguervela.

33 Notas del Prof. Martín-Bueno

34 UNESCO. Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997.

35 Consultar Anexo II-3.

inmunidad soberana sobre los pecios hundidos desde el XVII, siempre y cuando su estado hubiese tenido una continuidad histórica en el presente. Y tercero; que era necesario sobretodo que en ningún caso, cualquier resto quedase sin protección, o por la Convención de la UNESCO, o por la inmunidad soberana.

En el mismo texto algunos países incluyen comentarios sobre el tema, este es el caso por ejemplo de Grecia, que en su aportación es simple: "En lo que respecta a los buques de guerra, la solución más adecuada sería quizás no extender la reglamentación a los buques de guerra contemporáneos"<sup>36</sup>. Y digo simple porque en realidad es la opinión generalizada no solo en la 19ª reunión, sino en la generalidad de la legislación internacional; ahora bien la dificultad está en definir cuando un buque es contemporáneo o deja de serlo, y cuanto tiene que pasar para que esto suceda, tal vez la solución estaba en los 100 años de límite que se fijarían finalmente. La aportación de Polonia es mucho más concreta y argumenta sensatamente su posición frente a este problema. Son las aportaciones de este país las más cercanas a criterios arqueológicos actuales. En un primer párrafo propone fijar el límite de la protección en 1945, pues aunque un poco "euro céntrico"<sup>37</sup> evitaría el constante saqueo al que están sometidos los pecios de la II G. M. por los coleccionistas de objetos militares. Es decir propone la CUPPCS como un método eficaz de proteger los pecios militares, así como la oportunidad de que puedan ser estudiados científicamente. En el segundo párrafo, presenta el complicado tema de la nacionalidad de los buques; como solución presenta el caso de "sitios étnicamente ambiguos"<sup>38</sup> que requieren un estudio en el que la cooperación internacional soluciona esa ambigüedad, y propone aplicar esta norma a los pecios de "*nacionalidad ambigua*". Por tanto ambos comentarios polacos, no solo son internacionalmente impecables, sino que desde el punto de vista científico parecen los más correctos, pues lo que es cierto es que no hay mejor protección para un sitio de interés que la denominación como patrimonio y la protección que esto lleva ligada. Por otra parte al final de la 1ª observación que citamos del representante polaco, se incluye el termino "salvamento incontrolado", entrecor-

millado; puede que en un principio no se distinga, pero como se puede ver en el Anexo I, Párrafo 24 de este mismo documento, frente al problema de los buques de guerra hay países que prefirieron acogerse a la CNUDM, pero otros sin embargo lo hicieron a la Convención de Salvamento Marítimo. Normalmente esta última Convención, firmada por casi la totalidad de los países (no podemos decir lo mismo de la CNUDM), se entiende como permisiva con las acciones de mercantilismo y explotación incontrolada de los buques hundidos, es decir en el argot de la especialidad "*pro-pirata*"; es por esto por lo que puede que el representante de Polonia, incluyese el termino salvamento entrecomillas en su muy acertada intervención<sup>39</sup>.

El informe emitido por la UNESCO al año siguiente, recoge las conclusiones a las que se había llegado en el año 1997, entre los representantes de los Estados, después de analizar los informes del año 1996, emitidos por la reunión de expertos de la que ya hemos hablado. El texto de julio de 1998, recoge los comentarios de los 25 artículos propuestos (el texto definitivo recoge hasta 35) por la UNESCO, la División de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y la Organización Marítima Internacional, titulado "Borrador de la Convención para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático"<sup>40</sup>. Este borrador en su Artículo 2, Párrafo 2º, advierte que quedan excluidos de la protección de la Convención los restos y contenidos de barcos de guerra, elementos de transporte auxiliares de la armada así como otro tipo de vehículos, que pudiesen hundirse siendo propiedad o estando en uso de un Estado, siempre y cuando no fuera bajo un fin estrictamente comercial<sup>41</sup>. A continuación se recogen los comentarios tanto de Polonia, como Grecia, que ya comentamos arriba; además se incluye una observación de la delegación de Turquía que es evidente: es necesario incluir el límite de tiempo de exclusión de la Convención, porque en su defecto estamos en el mismo punto que antes de la 29ª Reunión. Si no hay límite temporal la definición de barco de guerra se hace aun más difícil. En el informe general sobre la elaboración de este borrador, que como dijimos recoge el trabajo de los años 1996 y 1997, en el apartado dedicado a la elaboración del Artículo 2, se señala que tal vez el

36 UNESCO. Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997. Anexo II. Grecia. Párrafo 4.

37 UNESCO. Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997. Anexo II. Polonia. Párrafo 2, E.

38 UNESCO. Informe del Director General sobre las medidas

adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997. Anexo II. Polonia. Párrafo 2, G.

39 Texto completo: Anexo II-4.

40 UNESCO. Draft Convention on the Protection Underwater Cultural Heritage. Meeting of the Governmental Experts on the draft Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage. París, 1998. No hay disponible versión en español.

41 Consultar Anexo II-5.

límite que debería aplicarse es el de 100 años, al igual que para considerar cualquier pecio patrimonio, pero como vemos, el consenso no se aceptó en este punto y no se recoge un límite temporal. Podemos decir por tanto que la definición no cambia demasiado respecto a la de la CNUDM.

Al año siguiente se celebra en París, la 30ª Reunión de la Conferencia General de la UNESCO y se presenta el borrador que se había aprobado el año anterior para su ratificación, como ya sabemos. El texto no había cambiado básicamente como era de esperar ni en su extensión ni en su contenido. Cabe señalar, que con la posible aprobación del texto en abril de 1999, se reciben diversos documentos oponiéndose a la política que la Convención propone, entre ellos cabe destacar la de la Sociedad Norteamericana de Subacuática o la de la Secretaría de Estado de Florida, de los EE. UU., muestra una vez más de la oposición que este país y sus *status quo* de empleo de patrimonio es contrario a las ya casi ratificadas directrices internacionales.

Una vez más se recogen los comentarios sobre los artículos de los diferentes representantes. El Artículo 2 no puede ser una excepción y recibe distintos comentarios. Canadá exige que se añada, que si el Estado firma una renuncia sobre la soberanía del pecio, este quedaría bajo la protección de la Convención. Tanto los países del Caribe como Irán, piden que se elimine este Artículo. Por supuesto EE. UU. propone un cambio total del artículo, en el que se considere "recurso nacional" los restos de pecios en general y que se elimine por completo el Párrafo 2 del Artículo. tal vez la posición más acertada en este caso es la Canadá, pues demuestra un pequeño interés por el trabajo científico, reconociendo en cada Estado la capacidad de discernir si es necesario o no trabajar sobre sus pecios bajo inmunidad soberana<sup>42</sup>.

La versión comentada del borrador, encargado por la UNESCO al profesor de la Universidad Democritus, de Tracia, el Dr. Anastasia Strati, en el párrafo dedicado al Artículo 2 de la Convención, comienza su comentario expresando lo complicado de esta cuestión, referente a la soberanía e importancia que para los Estados y sobre todo para sus marinas, tienen los restos de barcos de guerra. Ahora bien no aporta mucha más luz sobre el tema, pues aprecia que este es un

problema mucho más amplio que esta Convención, pues la disputa acerca de los derechos de Inmunidad Soberana, es la base y la raíz de la legislación internacional, que parte como respuesta a este problema entre otros<sup>43</sup>. Así que la intervención de los comentarios técnicos que se incluyen en la versión comentada del borrador no soluciona demasiado la ambigüedad a la que quedaba sujeto el Artículo 2.

Al año siguiente, y con el borrador del año 1999, la UNESCO reúne por tercera vez la comisión técnica de expertos que ya hubiera reunido en 1997. Ahora bien, en este caso se trabajaba sobre un texto prediseñado. Por tanto los informes con los que trabajaremos desde ahora, son comentarios al Artículo 2 del borrador de Convención que hemos recogido en nuestro Anexo II dedicado a documentación. Encontraremos sobretodo un línea de trabajo, la búsqueda de un límite temporal para ese artículo, que como vimos ya en la aprobación del borrador constituía una de las peticiones más reiteradas.

La delegación del Estado de Malta, presenta en su comentario sobre el borrador esta idea, pues considera que es necesario definir hasta donde se puede llevar el concepto de inmunidad. De hecho la delegación maltesa reconoce el derecho de reclamar unos restos siempre y cuando estos restos estén operativos: "as long as they remains at operation"<sup>44</sup> y de esta forma en el momento que ya no cumpla ninguna función aparente perdería el protección de la inmunidad militar; se entiende que esto incluye en el caso de los barcos de guerra, el tiempo durante el cual su dotación armamentística se pueda considerar como activa o peligrosa para la realización de trabajos de intervención. Por esto, aunque Malta reconoce el interés de los Estados de pabellón por proteger sus restos militares, para que pecios antiguos no queden sin protección, al quedar entre dos legislaciones propone añadir al artículo (texto original en el Anexo II-7) un frase más en la que se incluya la barrera de 100 años como límite de la inmunidad de los pecios frente a la protección de la Convención. Como veremos la opción de que los 100 años sea el tiempo mínimo que un resto ha de pasar sumergido para ser considerado patrimonio, se va consolidando como la preferida por el consenso internacional. Al contrario, desde el principio de los trabajos sobre esta Convención, fueron muchos los países y observadores independientes que propusieron otras

42 Canadá, siempre ha demostrado un interés especial por el trabajo de la arqueología subacuática como se demostró en el trabajo de Red Bay y que la propia UNESCO, menciona como trabajo modelo en el dossier para la promoción de la ratificación de la Convención, del año 2003. Aunque su postura es simple un tanto ambigua respecto a los buques de guerra.

43 Consultar Anexo II-6.

44 Comments of Malta concerning the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Comment 3. Third Meeting of Governmental Experts. París, 2000.

barreras, como los 50 años (Polonia), o un criterio estrictamente arqueológico en cuanto a lo que conservación se refiere, o incluso un máximo de 100 años; pero como vemos desde la 30 Reunión la opción de 100 años como mínimo se impondrá de forma irremisible, contra la voluntad sobre todo de los representantes de la delegaciones de países mediterráneos<sup>45</sup>. En cambio Nueva Zelanda, propone exclusivamente para el caso de los buques de guerra disminuir este periodo a 30 años<sup>46</sup>.

Arabia Saudí, como ya demostró en la 30<sup>a</sup> Reunión, se muestra contraria a este Artículo, siendo esta la tónica general entre los países árabes. Su contrariedad no viene dada por un afán proteccionista como hemos visto en otros casos, sino porque consideran, tal vez con buen criterio, que tanto en la antigüedad como en la actualidad la barrera que separa los buques comerciales y los militares es francamente estrecha, no solo estrecha sino que en muchos casos los buques, como ya hemos analizado, cumplen ambas funciones y por lo tanto no se debe dar un tratamiento especial a las naves de guerra, siempre y cuando constituyan claramente patrimonio cultural<sup>47</sup>. De la misma forma Uruguay<sup>48</sup> expresa serias dudas respecto a los pecios del siglo XIX y anteriores, porque son muy difíciles de definir en el mismo sentido que anotaba el representante Saudí. Por otro lado parece que se da por válida en este caso la barrera de los 100 años, aun prevaleciendo como se especifica el valor patrimonial del pecio. Por el contrario un caso claro del afán proteccionista mencionado es la intervención de Canadá<sup>49</sup>, que una vez más insta a la comisión de expertos a incluir en el Artículo 2 la condición de que el Estado de pabellón haya renunciado por escrito a la inmunidad de un buque, para que este quede bajo la protección de la Convención. Este comentario que en el transcurso de reuniones anteriores podía ser interpretado como la posibilidad de que un Estado renuncié a la soberanía para que la protección de la UNESCO amparé su investigación, en este caso podemos detectar cierta intransigencia a la hora de llegar a un consenso en cuanto al límite temporal, que como dijimos era uno de los objetivos de esta reunión. En esta misma línea la delegación nipona, advierte que la Convención debería incluir que la inmunidad de un pecio militar quedará inútil siempre y cuando el Estado de pabellón

así lo notifique a la UNESCO o a la comisión de seguimiento de la Convención o que se constate de forma real que ha sido abandonado<sup>50</sup>. En este sentido, el grupo de trabajo 1 dentro de la reunión de expertos fue la trabajo respecto a este particular, y de cuyos informes referimos testimonios como el de Japón. La misma aportación hace el Reino Unido y Francia. El Presidente de la reunión de expertos en su informe sobre las líneas de trabajo a este respecto menciona como principal objetivo el consenso entre el Estado de pabellón y el Estado en el que se encuentra el pecio, para evitar situaciones de tensión internacional como se había producido entre los EE. UU. y Francia respecto al USS Alabama. En el caso de los pecios en la Zona, siempre habría que trabajar bajo el consentimiento del Estado pabellón, y sino consentimiento, por lo menos conocimiento; como sabemos las líneas que proponen los delegados de los Estados en muchos casos no van en esa línea.

Suiza, respecto a este particular y en la línea de los comentarios del profesor Strati, advierte que tal vez lo que debería ser revisado es el concepto de inmunidad soberana, como parte de la Convención; Finlandia, que tiene un especial interés en que se protejan los barcos de guerra antiguos, propone también que no se aplique el concepto de inmunidad soberana. Holanda, en la misma línea que Suiza, propone separar el aspecto de los barcos de guerra a un artículo especial, para otorgarle un rango de mayor importancia que el de Párrafo 2<sup>o</sup>. Es curioso, porque en ambos casos se reconoce la importancia del problema, pero como sabemos los intereses de ambos Estados irán en direcciones diferentes en cuanto a la protección de patrimonio.

No solo las delegaciones de los Estados miembros aportaron comentarios sobre el borrador de la Convención. Fueron varios los organismos, que aun no teniendo representación directa en la reunión de expertos remitió diversas misivas a los equipos de trabajo: Archaeological Institute of America, o el Advisory Council on Underwater Archaeology. Este último en su informe dirigido al Sr. Blumberg, secretario del Departamento de Estado de EE. UU. en su sección de Asuntos Oceánicos, en respuesta a la petición de un informe acerca del consejo técnico sobre el borrador, incluye en su comentario sobre el Artículo 2, la afirma-

45 Recordemos que la legislación mediterránea respecto a este particular es mucho más conservadora, por ejemplo el caso de la ley de patrimonio español el límite se sitúa en los 30 años.

46 UNESCO. Synoptic Report of comments on the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Comments of Article 2 Para. 2. Third Meeting of Governmental Experts. Paris, 2000.

47 Consultar Anexo II-8.

48 UNESCO. Synoptic Report of comments on the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Comments of Article 2 Para. 2. Third Meeting of Governmental Experts. Paris, 2000.

49 No se incluye el texto original porque es prácticamente igual al del año 1999.

50 Consultar Anexo II-9.

ción que dicha Convención no rompería en ningún caso los derechos y la inmunidad de los buques de guerra. Advierte por otro lado, que en todo caso, se mantuviese o no la inmunidad sobre este tipo de pecios sería de vital importancia, dismantelar los dispositivos militares que pudiesen estar activos, por la seguridad ya no de investigadores, sino de submarinistas recreativos o embarcaciones de recreo<sup>51</sup>.

Por tanto en esta reunión, una vez analizados todos los comentarios tanto de los países miembros de la Convención como de los expertos en calidad de observadores de distintas organizaciones internacionales, y bajo el asesoramiento de los EE. UU. en calidad de Estado invitado, se redactaría el texto que en la 31ª reunión de la Conferencia General de la UNESCO en octubre de 2001, aprobaría la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. El texto formado por 35 artículos, diez más extenso que el borrador anterior, con un anexo dedicado a contener Normas de aplicación, había hecho desaparecer el Artículo 2 con sus dos párrafos que contenía el borrador del año 1999. Ahora bien, la protección de los buques de guerra no había desaparecido, pero ahora aparecía diseminado a lo largo del texto a través de referencias concretas. En primer lugar en el Artículo 1.- Definiciones, Párrafo 8 se define el concepto "buques y aeronaves de Estado"<sup>52</sup>, ciñéndose la definición a la dada en el borrador vuelve a remarcar la circunscripción a aquellos buques que en el momento del hundimiento estuviesen realizando un acción no comercial (ya sabemos lo complicado que resulta discernir esto). La novedad, es que al final de la definición añade "y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático"<sup>53</sup>, lo que significa, que en cierta manera se admitía como parte de la doctrina la calificación como objeto de interés científico o cultural, lo que hace indispensable la intervención de personal cualificado para la investigación; como habíamos visto en la 2ª reunión de expertos del año 1998, se había propuesto que solo la investigación arqueológica definiría un pecio como buque de guerra o no, por tanto, como veremos a lo largo del texto definitivo, incluso en la definición se había llegado al máximo grado de consenso posible.

En el Artículo 2.- Objetivos y principios generales, Párrafo 9, encontramos otra referencia indirecta cuando se menciona "[...] los Estados Partes velarán por-

que se respeten debidamente los restos humanos en las aguas marítimas"<sup>54</sup>. En este caso se ve reflejada la preocupación que los países de tradición anglosajona habían manifestado acerca de la importancia de estas zonas como lugares de reposo de ciudadanos caídos en acciones bélicas, como vimos en la carta de EE. UU. del año 1994 (Anexo II-1). Pero por otra parte no se veta la investigación y protección como patrimonio, solo se pide a los Estados de quienes dependa este trabajo un respeto mínimo.

Es posiblemente el Artículo 10.-Protección del patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, en su Párrafo 7, donde se refleje más la cesión de la Convención a los requerimientos de Canadá, el Reino Unido, Japón... cuando respecto a los trabajos sobre restos de naves o aeronaves de Estado, dice que no se realizará ningún tipo de trabajo "[...] sin el acuerdo del Estado de pabellón [...]"<sup>55</sup>. Este párrafo recoge los comentarios que citábamos más arriba, en los que se mantiene la doctrina de la inmunidad soberana, mientras que el Estado de pabellón no diga lo contrario. Por tanto este artículo se puede considerar una dificultad añadida al trabajo tanto de protección como de investigación, recordemos que hablamos de las aguas de exclusión económica y plataforma continental, en cuanto a la Zona, el Artículo 12.- Protección de patrimonio cultural subacuático en la Zona, en su Párrafo 7, se expresa en los mismo términos.

Tras el texto articulado, se incluyen 36 Normas de aplicación de la Convención. De estas, la Norma 5 nos dice "Las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático evitarán perturbar innecesariamente los restos humanos y los sitios venerados". La primera parte de la Norma, hace referencia claramente al Artículo 2, Párrafo 9; sin embargo la segunda parte de la Norma es mucho más ambigua, por lo que elegimos esta expresión como título de esta parte del estudio general. De hecho es casi imposible designar que se puede considerar lugar de veneración, para las distintas zonas, culturas y creencias; lo que es seguro, que dentro de esta consideración entran los pecios relacionados con algunas de las batallas más famosas, como apuntábamos en el caso de la bahía de Pearl Harbour y el pecio del USS Arizona.

Este afán de consenso que primo ya desde la 29ª Reunión, tuvo como resultado una Convención tan

51 CARREL, Toni L. Chair of Advisory Council on underwater Archaeology to Robert Blumberg, Department of State. Office of Oceans Affairs. Corpus Christi(Texas - U.S.A.), 2000.

52 UNESCO. Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Art. 1 Parf. 8. 31ª Reunión de la Conferencia General. París, 2001.

53 Idem.

54 Artículo 2. Párrafo 9 de la misma Convención.

55 Artículo 10, párrafo 7 de la misma Convención.

sumamente ambigua que ninguna de las partes se dio por satisfecha, pero tampoco se vieron resueltos los principales problemas que se planteaban al principio: la definición de barco de guerra concisa; el límite temporal de la doctrina de inmunidad soberana; el papel del Estado pabellón en estos pecios; la titularidad de los pecios de Estado pabellón desaparecido...etc. Tal vez esta ambigüedad y la inconveniencia de muchos de los puntos de la Convención para algunos países y sus legislaciones, ciertamente laxas respecto a la protección del patrimonio en general y del subacuático en particular<sup>56</sup>, es la razón por la que desde el año 2001, solamente cinco países han ratificado la Convención (lejos de los 20 necesarios para que entre en vigor como legislación internacional): Panamá, Bulgaria, Croacia, España, Jamahiriya Árabe Libia y Nigeria.

#### 4. La Convención de 2001, en la actualidad. Aplicación en el panorama internacional y nacional, conclusión

En noviembre de 2001, se aprobaba la CUPPCS, sin embargo ningún Estado la ratificó hasta 2003, siendo Panamá el primer país que lo hizo<sup>57</sup>, que ciertamente no es una de las primeras potencias ni militares, ni en investigación en cuanto a lo que al patrimonio subacuático se refiere. En ese mismo año la UNESCO publicaba un dossier para promover la ratificación de la Convención ante la negativa constante de muchos de los Estados considerados pioneros en cuanto a lo que patrimonio subacuático se refiere, como Francia, el Reino Unido o Italia. No es el caso de EE. UU. que aunque ciertamente también se podría incluir entre los Estados pioneros en este campo, no se esperaba su ratificación, pues no tiene ni siquiera ratificada la CNUDM, y no paga las cuotas de la UNESCO, estando en las reuniones de la Convención en calidad de Estado invitado en el mismo rango que cualquiera de las organizaciones que hemos mencionado, presentes con voz, pero sin voto. Ahora bien hay que tener en cuenta que el porcentaje de ratificaciones para que entrase en vigor la Convención es ciertamente elevada, en comparación con otras convenciones, lo que nos habla del pobre interés que despertaba su aplicación real. El primer apoyo de entidad que recibirá la Convención será la ratificación por parte del Estado español en el verano de 2005, que ha instancias del Ministerio de Cultura, presentará en su Cámara Baja la

aprobación de ratificación de la Convención, para luego hacer lo propio en la Cámara Alta que según la Ley Orgánica del Patrimonio Histórico Español, en su Disposición Séptima, entrará en vigor con rango de Ley, por ser un texto propuesto por una institución internacional de la que España es miembro y por ser en beneficio de la protección del patrimonio nacional. Por tanto, salvo la excepción de los otros cuatro Estados, que al haber ratificado la Convención, aplican esta con rango de ley en su territorio nacional, en el resto del panorama internacional la aplicación es nula, dependiendo de la legislación de cada Estado para el caso de las aguas territoriales, y de la voluntad de aplicar una u otra convención para el caso de las aguas internacionales.

Lo cierto es que tras casi diez años de trabajo sobre la protección del patrimonio subacuático, este sigue ciertamente desprotegido, no solo del propio medio acuático, sino del trabajo de expoliadores y piratas, que cada año devastan en cantidades ingentes el patrimonio de la humanidad, desde los barcos más antiguos, hasta casos tan llamativos como la subasta pública de restos rescatados<sup>58</sup>, de los más famosos hundimientos del siglo XX. Si en la introducción mencionábamos casos en los que buques de guerra o sus reproducciones recibían casi un tratamiento reverencial, aquí podemos hablar del caso contrario, en el que el rescate de piezas procedentes de barcos de guerra, tanto para el mercado negro, como para subasta pública casi roza el fetichismo (sobre todo cuando se trata de buques de la II. G. M., pertenecientes al III Reich). Es decir que la situación actual tiene maniatados a los investigadores y técnicos de la protección patrimonial, pues no pueden intervenir sobre estos buques, pues están protegidos por la inmunidad soberana, no teniendo el respaldo de ninguna legislación internacional, y por otro lado se enfrentan cada día a las noticias de nuevos expolios sobre estos buques, que por supuesto no protegen los Estados de pabellón de forma efectiva (aunque suya sea la *potestas* de la inmunidad soberana). Por tanto, aunque pendiente de ratificación, la Convención, es ciertamente un buen punto de partida, ahora bien se debería haber incluido tanto en los Artículos dedicados a las aguas nacionales, como a las internacionales, la obligación que tienen los Estados de pabellón, de hacer efectividad la inmunidad soberana, obligándolos a proteger de manera real sus "pante-

56 Recordemos que en 1986, Christi'es subasto por 16 millones de dólares el contenido de un barco de la Compañía Holandesa de las Indias Oriental, que como sabemos dotaba a sus navíos de una fuerte protección en artillería, e incluso participó de cómo buque de guerra en la Guerra de los Siete Años.

57 Parte del proceso de afirmación nacional que supuso la recuperación de la soberanía sobre el Canal de Panamá, antes en manos estadounidenses.

58 Bajo el amparo de la Convención Internacional de Salvamento Marino, en mucho de los casos.

ones nacionales", de tal forma, que si no fuese así, se privara al Estado en concreto de esta prerrogativa y el pecio pasaría a estar bajo la protección de la Convención, siendo siempre el resultado la defensa de los restos frente a intervenciones de piratas y mar-chantes.

Ahora bien si tenemos en cuenta que los Estados que más férreamente se opusieron a ceder su jurisdicción en cuanto a lo que inmunidad se refería, son por otro lado los que son más permisivos con los trabajos sobre pecios en general, permitiendo habitualmente intervenciones sobre restos bajo una teórica cientifi-dad; actividad que en los Estados más proteccionistas en lo que a patrimonio se refiere, solo se entiende como pirateo<sup>59</sup>. Por esto nos podemos preguntar a que respondía el interés lacónico por proteger el descanso eterno de los que perecieron (entiéndase, no se menosprecia en absoluto el respeto que sobre estos restos se debe) de estos Estados, o en cambio se esta-ba protegiendo un lucrativo sector económico que gira entorno a la explotación de este tipo de lugares y a los beneficios que públicos y privados, reciben en el mer-cado de obras de arte y material arqueológico.

Lo cierto es que en la Convención debería haber primado la voluntad científica de protección del patri-monio cultural de la humanidad, por encima de los intere-res particulares de los Estados y sus armadas, pero no podemos olvidar que los organismo de corte inter-nacional están sujetos a la voluntad de aquellos Estados que sostienen su *status quo*. Aun así, deberíamos hacer comprender a la sociedad de naciones unidas, que el trabajo científico, no solo no rompe la paz de estos lugares "venerados", sino que al contra-rio asegura su conservación, su estudio y la posibilidad de transmitir a la sociedad lo que significó para la his-toria, el hundimiento en cuestión. La investigación arqueológica no solo es respetuosa con los lugares sobre los que trabaja, sino que normalmente potencia este respeto entre la sociedad a la que pertenece el objeto de estudio y lo protege de ingerencias extrañas a la investigación.

Zaragoza, 26 de abril de 2006.

#### Anexo I: nomenclatura más habitual

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de El Mar.

CUPPCS: Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

Convención: CUPPCS

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

CMAS: Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas.

ICOMOS: Consejo Internacional de Monumentos y Sitios.

HMS (...): Her Majestic Ship.

USS (...): United States Ship.

I (II) G. M.: Primera Guerra Mundial y Segunda Guerra Mundial.

MAN: Museo Arqueológico Nacional, Madrid.

#### Anexo II: textos de interés

1. Carta enviada por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América a la Administración de Marina del mismo Estado. 1980

*[...] salvors should not presume that sunken U. S. Warship have been abandoned by the United States. Permission must be granted from the United States to salvage sunken U. S. warship, and as a matter of policy, the U. S. Government does not grant such permission with respect to ship that **contain the remains of deceased servicemen** [...] In the absence of an express transfer or abandonment of a U. S. warship sunk in the **near past (e. g. in the World War II era)**, it should be presumed that title to such vessels remains in the U. S. title to vessels sunk in **the more distant past (such as during the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries)** would, of course, still be determined by the more conventional interpretation of abandonment of that period.*

*Letter from Department of State to Maritime Administration, December 30, 1980. Reprinted in United States Department of State, 8 Digest of United States Practice in International Law 99/1004 (1980).*

2. Extracto de la aportación de los Estados Unidos de América al ADDEDUM de la 28ª reunión de la Conferencia General de la UNESCO, 31 de octubre de 1995

*[...] Los Estados Unidos de América estiman que ese enfoque se ajustaría a los principios del derecho consuetudinario del mar, quedando entendido que se aplica plenamente la doctrina de la inmunidad de soberanía otorgada a los buques y aeronaves de guerra.*

Estudio de viabilidad sobre la redacción de un instrumento internacional para la preservación del patrimonio subacuático. ADDENDUM. UNESCO. Conferencia General. 28ª reunión, París, 1995.

59 Veasé la intervención sobre el HMS Sussex, a manos de una pseudo científica expedición norteamericana, que desde

el ámbito académico español fue tachada como empresa de pirateo habitual en la esfera internacional.

3. Extracto del apartado -V Los debates- del informe del Director General de la UNESCO, en la 29ª Reunión, celebrada en París en 1997. Se han incluido por completo los párrafos dedicados a la exclusión de los barcos de guerra por su importancia documental

*La exclusión de los buques de guerra.*

22.- Aunque la exclusión de los buques de guerra fue objeto de aceptación general, algunos asistentes opinaron que debería figurar en la Convención, a menos que fuese claro que su inclusión impediría aprobarla. En opinión de un experto y de un observador, para que sus respectivos países aprobaran la convención, esa exclusión sería condición previa indispensable, como sucede en otras convenciones internacionales, entre ellas la UNCLOS y la Convención Internacional sobre Salvamento de 1989.

23.- Hubo un amplio debate sobre los criterios en que debería basarse la **definición de buque de guerra**: ¿debería comprender viejos pecios de buques de guerra, como las naves vikingas o las de la Edad de Bronce? En guerras recientes, se usaron temporalmente buques mercantes para fines militares, lo que dificulta diferenciar los buques de guerra de las que no lo son. Se propuso que se aplicasen criterios arqueológicos para distinguir entre las funciones militares y mercantiles de los buques. Asimismo, que cierto límite temporal, por ejemplo 100 años, podría permitir incluir buques de guerra más antiguos. Los ejemplos analizados fueron los buques de guerra púnicos recuperados a la altura de Sicilia en el Mar Mediterráneo y los restos de 4000 navíos de guerra de la dinastía Yuan (siglos XIII-XIV), hundidos por los Vientos Divinos en el Mar del Japón. Además se dijo que sería imposible determinar si una nave era o no de guerra hasta no haberla excavado.

25.- También se mencionó el problema de la soberanía estatal en el caso de la sucesión de un Estado respecto de otro.

26.- Resumiendo, el Presidente observó que en las convenciones internacionales era habitual eximir los buques de guerra de sus disposiciones. Si bien el criterio de la antigüedad podría ayudar a aplicar claramente la convención propuesta, lo importante sería que nada quedase desprotegido.

*Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. Anexo I. Informe resumido de la reunión de expertos en protección del patrimonio cultural subacuático. 29ª Reunión de la Conferencia General. UNESCO. París, 1997.*

4. Observaciones de los países en la 29ª reunión, acerca de los trabajos realizados en el año 1996 por la reunión de expertos junto a los organismos de la UNESCO y de la ONU

**Grecia.**

4. *En lo que respecta a los buques de guerra, la solución más adecuada sería quizás no extender la reglamentación a los buques de guerra contemporáneos.*

Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Anexo II. Observaciones de los estados sobre el informe de la reunión de expertos organizada conjuntamente por la UNESCO, la oficina de asuntos jurídicos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de el Mar y la Organización Marítima Internacional. Grecia. Párrafo 4. Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997.

**Polonia.**

-2 e) *El debate sobre el límite temporal no llegó a ninguna conclusión. En Europa Central la tendencia ha sido proteger los objetos anteriores a la Segunda Guerra Mundial. Hay al parecer buenos argumentos en pro de la protección de los vestigios del periodo anterior correspondiente a la Segunda Guerra Mundial, ya que muchos pecios de embarcaciones y aeronaves de este periodo, e incluso en muchos casos las sepulturas de personas fallecidas en acción militar, han sido saqueados en busca de objetos destinados a coleccionistas de objetos militares. Esta opinión puede considerarse euro céntrica, pero la Segunda Guerra Mundial es un horizonte cultural significativo en la mayor parte del hemisferio. Los buques de guerra del periodo anterior a 1945 (por lo menos) contienen información histórica que es imposible conseguir de otras fuentes y que se debe preservar y proteger del saqueo y de operaciones de "salvamento" incontroladas.*

-2 g) *En cuanto a la "nacionalidad de los pecios", Polonia, en virtud de su historia, tiene en su territorio muchos sitios "étnicamente ambiguos" cuya documentación y comprensión requieren una cooperación internacional. Se podría adoptar un criterio semejante para el patrimonio subacuático.*

Informe del Director General sobre las medidas adoptadas con miras a determinar la conveniencia de elaborar un instrumento internacional para la protección del patrimonio cultural subacuático. Anexo II. Observaciones de los estados sobre el informe de la reunión de expertos organizada conjuntamente por la UNESCO, la oficina de asuntos jurídicos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de el Mar y la Organización Marítima Internacional. Polonia. Párrafo 2, apartados e) y g). Conferencia General. 29ª reunión. París, 1997.

5. Artículo 2, del borrador de la Convención para la Protección del. del año 1998; sobre la aplicación restringida de la Convención

*-2 This Convention shall not apply to the remains and contents of any warship, naval auxiliary, other vessel or aircraft owned or operated by a State and used, at time of its sinking, only for non-commercial purposes.*

Draft Convention on the Protection Underwater Cultural Heritage. Meeting of the Governmental Experts on the draft Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage. Article 2. Paragraph 2 UNESCO. París, 1998

6. Comentarios acerca del párrafo 2º del artículo 2 del borrador de la Convención, por el Profesor Anastasia Stratis, de la Universidad Democritus de Tracia

*2.2 Paragraph 2, which excludes warships from the scope of Convention, is also highly controversial. The decision to exclude warships was taken after studying the attitude of major maritime powers expressed in treaties and other actions regarding such wrecks. It was obvious that those States regarded their ownership and control of these wrecks as assisting even though more than a century had passed; notwithstanding that, other States may have control over access to the wrecks because of its position within territorial waters. The subject raises serious and complex issues of sovereign immunity, which are beyond the scope of this Convention.*

Draft Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage. A Commentary prepared for UNESCO by Dr. Anastasia Strati. Article 2. commentary 2.2. UNESCO. París, 1999.

7. Propuesta de ampliación del Artículo 2 del borrador de la Convención del año 1999, que hizo la representación de Malta en 2000

*-2 This Convention shall not apply to the remains*

*and contents of any warship, naval auxiliary, other vessel or aircraft owned or operated by a State and used, at time of its sinking, only for non-commercial service, without the explicit consent of that State, provided that such remains and contents have been situated underwater for not more than 100 years.*

Comments of Malta concerning the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Comment 3. Third Meeting of Governmental Experts. París, 2000.

8. Comentario sobre el Artículo 2 del borrador de la Convención del 1999, realizado por Arabia Saudí, en 2000

*Article 2.2. There should be a line of demarcation between purely battle ships and those which were used before hundred years or so both as commercial and battle ships. Such commercial cum battle ships cannot be overlooked as part of cultural heritage.*

Comments of Saudi Arabia concerning the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Article 2.2. Third Meeting of Governmental Experts. París, 2000.

9. Comentario sobre el Artículo 2 del borrador de la Convención de 1999, realizado por Japón, en 2000

*The Convention should apply to vessels entitled to sovereign immunities but only if there has been an express consent of the flag State, or if the said sunken vessel has been clearly deserted by the flag State, or if the ownership of the said sunken vessel has been renounced and the vessel is deemed to have been abandoned.*

Adendum to Article 2 para. 2 proposed by Japan. Working group 1. Third Meeting of Governmental Experts in the Draft Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. París, 2000.

## Bibliografía

- BEURIER, J. P. (1989): "Pour un droit international de l'archéologie sous-marine". *Revue générale de droit international public*. pp. 45-68.
- BROWN, E.D. (1996): "Protection of the Underwater Cultural Heritage. Draft Principles and guidelines for Implementation of Articles 303 of the United Nations Convention on the Law of The Sea, 1982". *Marine Policy*. Vol. 20, Issue.pp. 325-336.
- CARDUCCI, G. (2002): "New Developments in the Law of the Sea: the UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage". *American Journal of International Law*, N°2.
- COUNCIL of EUROPE (1978): *The Underwater Cultural Heritage, Report of the Committee on Culture and Education, Parliamentary Assembly*. Documento 4200. Strasbourg.
- DROMGOOLE, S. (1999): "Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage: National and International Perspective". *The Hague, Kluwer Law International*. p. 239.
- FLETCHER- TOMENIUS, P and WILLIAMS, M. (1999): "The Draft UNESCO/DOALOS Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage and Conflict with European Convention on Human Rights". *International Journal of Nautical Archeology*. Vol. 28, N° 2. pp. 145-153.
- FOERSTER, F., PASCUAL, R., BARBERA, J. (1975): *Introducción en la reglamentación y técnica arqueológica submarina*. Gerona.
- GARABELLO y SCOUAZZI. (2003): *The Protection of the Underwater Culture Heritage*. Leiden.
- GIBBONS, Tony (2001). "La Enciclopedia de los barcos". Londres.
- GOY, R. (1989): "L'épave du Titanic et le droit des épaves en haute mer". *Annuaire Français de Droit International*, pp. 753-773.
- GUILMARTIN, John F (2002). "Galleons and Gallegs." London.
- ICOMOS (1996): *Carta internacional para la protección y la gestión del patrimonio cultural subacuático*.
- MUIR, Edward (1981). "Civic Ritual in Renaissance Venice". Princetown.
- NORWICH, John Julius (2003). "Historia de Venecia". Granada.
- OLESA MUÑIDO, F.- Felipe (1972). "La galera en la navegación y el combate". Barcelona.
- OLESA MUÑIDO, Fco. Felipe (1981). "El buque en la armada Española". Madrid.
- OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe (1968). "La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII." Madrid.
- ONU (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Jamaica.
- RAHN PHILLIPS, Carla (1991). "Seis galeones para el Rey de España". Madrid.
- SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M. (2003): *Legislación y competencias autonómicas en materia de arqueología subacuática*.
- SERRANO MANGAS, José (1982). "Armadas y flotas de la plata." Madrid.
- UNESCO (2001). Convención de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. París.
- UNESCO (2003): *Proteger el Patrimonio Cultural Subacuático*. París.