



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

“EL REGIMEN PARA LA
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
CULTURAL SUBACUÁTICO: EL CASO
DE LA NAO *NUESTRA SEÑORA DEL
JUNCAL.*”

TESIS

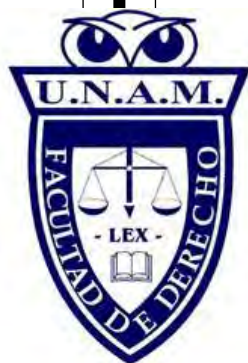
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

CARLOS ANTONIO CRUZ CARRILLO

ASESOR DE TESIS: DR. CÉSAR NAVA ESCUDERO.



CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX ABRIL DE 2017



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

LIC. IVONNE RAMÍREZ WENCE
DIRECTORA GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN
ESCOLAR DE LA UNAM
PRESENTE

El alumno CRUZ CARRILLO CARLOS ANTONIO con número de cuenta 307685737 inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada "EL RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO: EL CASO DE LA NAO NUESTRA SEÑORA DEL JUNGAL" dirigida por el DR. CÉSAR NAVA ESCUDERO, investigación que una vez revisada por quien suscribe, se aprobó por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la fracción II de artículo 2º de la Ley Orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18, 19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes Profesionales, solicito de usted ordenar la realización de los trámites tendientes a la celebración del examen profesional del alumno mencionado.

El interesado cobrará inicio el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes, contados de día a día, a partir de aquel en que se entregue el presente oficio, con la aclaración de que, transcurrido dicho plazo sin haber llevado a efecto el examen, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que sólo podrá otorgarse nuevamente, si el trabajo receptoral conserva su actualidad y en caso contrario hasta que haya sido actualizado, todo lo cual será calificado con la Secretaría General de la Facultad.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. Universitaria, a 17 de marzo de 2017

DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA,
DIRECTORA DEL SEMINARIO



Para mamá y papá, a quienes les debo mi existencia y las herramientas con las que hoy construyo mi navío para surcar las aguas de esta vida.

Para mi hermana, por ser la compañera de navegación que me fue asignada.

Para Jorge y Benito, como un homenaje a su vida y agradecimiento por influir en la mía.

Agradecimientos

Al Dr. César Nava Escudero, por inculcarme el gusto por el derecho ambiental y las implicaciones de su práctica más allá de la perspectiva jurídica. Asimismo, por confiar y dirigir la presente investigación.

Al Mtro. Pedro Luis Echeverría Alegría, por compartir su vasto conocimiento y tiempo al fungir como guía en la realización de este trabajo.

Al Mtro. Alfonso Ascencio Herrera, por inspirar e impulsar mi pasión por el Derecho Internacional y Derecho del Mar, y por contribuir en el desarrollo de esta investigación.

A la Profesora Sarah Dromgoole, Profesor Craig Forrest y al Dr. Óscar Cruz Barney, por sus invaluable observaciones y sugerencias para la realización de esta investigación.

A la Dra. Vera Moya Sordo, por embarcarme en el mundo de la arqueología marítima y a la vida naval, así como por su apoyo en la consolidación de este trabajo.

A Morten Ravn, del Museo de Barcos Vikingos de Roskilde; y a Fred Hocker, del Museo del Vasa, por sus valiosas aportaciones.

A mis profesores de la Facultad, en especial a Guillermo Enrique Estrada Adán, Abigail Díaz de León Benard, Miguel Ángel Márquez Camargo, y Sarah Mis Palma León.

A la logia del *Philip C. Jessup*, porque en ella se consolidó mi formación y pasión por el Derecho Internacional, y curiosamente, incubó el tema que hoy desarrollo como tesis. Gracias a coaches y coagents, de la UNAM (equipo 400 del 2014), CIDE, IBERO y UP.

A mis colegas y amigos de la Secretaría de Relaciones Exteriores y del Servicio Exterior Mexicano, con quienes he crecido académica, profesional y personalmente.

CONTENIDO

.....	i
INTRODUCCIÓN	ix
CAPÍTULO I	1
PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO	1
1.1 Patrimonio cultural subacuático	1
1.2 Arqueología marítima	5
1.2.1 Pecios	8
1.3 Desarrollo de la arqueología marítima	10
1.3.1 Desarrollos tecnológicos	10
1.3.2 Situación en México	12
1.4 La importancia de proteger el patrimonio cultural subacuático	15
1.4.1 Principales amenazas	17
1.4.2 Aspectos económicos y ambientales del patrimonio cultural subacuático	22
1.4.2.1 Económicos	24
1.4.2.2 Ambientales	26
1.5 Problemática actual	29
1.5.1 Lagunas legales	29
1.5.2 Desarrollo de criterios protectores	31
CAPÍTULO II	33
DERECHO DEL MAR Y LA CONVENCION SOBRE LA PROTECCION DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUATICO DE 2001	33
2.1 Aspectos generales	33

2.2	Derecho del mar.....	35
2.2.1	Zonas marinas.....	37
2.2.1.1	Mar Territorial.....	38
2.2.1.2	Zona Contigua.....	40
2.2.1.3	Zona Económica Exclusiva	40
2.2.1.4	Plataforma continental.....	43
2.2.2	Régimen de inmunidades en el derecho del mar.....	45
2.2.2.1	Barcos de guerra y oficiales	48
2.2.2.2	Barcos comerciales	52
2.2.3	Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar atinentes a patrimonio cultural subacuático.....	54
2.2.4	Sucesión de Estados.....	56
2.3	Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001	58
2.3.1	Definición de patrimonio cultural subacuático.....	60
2.3.2	Prohibición para aplicar reglas de derecho marítimo.....	63
2.3.3	Disposiciones sobre las zonas marinas.....	64
2.3.3.1	Mar territorial y zona contigua.....	64
2.3.3.2	Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y la Zona	66
2.3.4	Obligación de cooperar.....	68
2.3.5	Anexo de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.....	69
2.3.5.1	Conservación <i>in situ</i>	70
2.3.5.2	Proyectos encaminados a la protección del patrimonio cultural subacuático.....	72
CAPÍTULO III	74

DERECHO MARÍTIMO Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO	74
3.1 Derecho marítimo.....	75
3.2 Salvamento marítimo	79
3.2.1 Objetos sujetos de salvamento.....	82
3.2.2 Elementos de existencia.....	84
3.2.2.1 La existencia de un peligro.....	84
3.2.2.2 Servicio prestado voluntariamente.....	85
3.2.2.3 Éxito total o parcial en la operación.....	86
3.2.3 Elementos para determinar la recompensa.....	86
3.2.4 Salvamento marítimo en derecho internacional.....	89
3.2.4.1 Convención de Bruselas sobre Reglas de Salvamento de 1910....	90
3.2.4.2 Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989....	90
3.3 Derecho de hallazgo o <i>Finders Keepers</i>.....	93
3.3.1 Elementos de existencia.....	94
3.3.1.1 Abandono.....	95
3.4 Problemática de aplicar reglas del derecho marítimo.....	97
CAPÍTULO IV	100
EL CASO DE LA NAO “<i>NUUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL</i>”	100
4.1 <i>Nuestra Señora del Juncal</i>.....	101
4.1.1 Contexto histórico y social.....	101
4.1.2 Flota de la Nueva España 1630-1631.....	105
4.1.3 <i>El Juncal</i>.....	107
4.1.4 Cargamento.....	112
4.1.5 Naufragio	115

4.1.6	Localización del pecio.....	117
4.2	Situación legal del pecio.....	122
4.2.1	Derecho de propiedad.....	122
4.2.1.1	Propiedad de España.....	123
4.2.1.2	Propiedad de los Estados Unidos Mexicanos.....	124
4.2.1.3	Cazadores de tesoros	130
4.2.2	Protección del pecio como patrimonio cultural subacuático.	131
4.2.2.1	Acuerdos bilaterales entre España y México	132
4.2.2.2	Reformas a la legislación mexicana secundaria.	133
4.2.2.3	Propuesta de protección.....	135
	CONCLUSIONES	138
	BIBLIOGRAFÍA	141
	LIBROS	141
	INSTRUMENTOS INTERNACIONALES	148
	LEGISLACIÓN MEXICANA	149
	JURISPRUDENCIA	149
	➤ Cortes y Tribunales Internacionales	149
	➤ Tribunales domésticos.....	151
	PÁGINAS ELECTRÓNICAS	154
	ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	155
	ÍNDICE DE MAPAS	156

INTRODUCCIÓN

Los buques siempre han sido objeto de historias y leyendas acerca de grandes aventuras y descubrimientos. Asimismo, han fungido como puentes entre el ser humano y su entorno, y sus pecios –buques que han naufragado- como medio de transporte para volver a las épocas de antaño y entender el por qué de nuestra consolidación como humanidad.

Por supuesto que los pecios tienen un romanticismo muy especial que ha cautivado a cierto sector de la población por los “tesoros” que pueden hallarse dentro de ellos, y por otro lado, maravillan a otro grupo de personas quienes los vemos como bienes históricos y culturales únicos que ha sido preservados por el inexpugnable océano.

Pero ¿qué sucede cuando el derecho entra como una herramienta social para intentar regular la conducta humana con el fin de proteger y preservar de una manera adecuada esas cápsulas históricas culturales que nos son inherentes a todos como humanidad?

La idea de desarrollar la respuesta a esta pregunta surge directamente de un hallazgo jurídico suscitado durante mi participación en el representativo de la Facultad de Derecho en la competencia de derecho internacional *Philip C. Jessup Moot Court Competition*, en 2014. El caso hipotético de ese año versó, entre otros puntos interesantes, sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, en especial de un barco del siglo XVIII denominado *Cargast*, que contenía un gran tesoro consigo.

Normalmente, los casos hipotéticos de dicha competencia tienden a reflejar problemas de derecho internacional actuales para los cuales no existe una solución concertada. El tema de la protección del patrimonio cultural subacuático bajo el derecho internacional no es la excepción.

Casos como el descubrimiento del *Titanic* y el reciente hallazgo del galeón español San José, han generado preguntas jurídicas sobre quién tiene los derechos de propiedad sobre los pecios y el cargamento contenido en ellos. De manera paralela, los arqueólogos han luchado por otorgar protección a los pecios al considerarlos como bienes que forman parte del patrimonio cultural de la humanidad.

A la par de lo anterior surgen los llamados cazadores de tesoros, quienes en numerosas ocasiones han obtenido la propiedad de cargamentos valiosos contenidos dentro de pecios históricos, sin realizar una debida protección arqueológica, cultural y ambiental. Como veremos, esta es una de las actuales amenazas principales del patrimonio cultural subacuático.

Existen diversos criterios legales para reconocer la propiedad de un pecio, que todavía no han sido homologados. Uno de ellos han sido las reglas del derecho marítimo concernientes a los derechos de salvamento y una regla denominada *finders keepers* bajo la cual los derechos de propiedad son de aquella persona que encuentra el pecio.

Por otro lado, el derecho internacional dispone de reglas para otorgar ciertos privilegios e inmunidades a la propiedad de los Estados retomadas por el

Derecho del Mar. De manera paralela, en los últimos 20 años se han desarrollado reglas encaminadas a proteger el patrimonio cultural de la humanidad, y sobre todo, del patrimonio cultural submarino que ha sido codificado en la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, cuyas reglas aún no gozan de aceptación universal.

Como vemos, el tema puede tornarse en un análisis legal, histórico y social con un tinte romántico por las historias que derivan de los pecios que se logran encontrar. De hecho, hay quienes dicen que los pecios son las mejores cápsulas de tiempo que contienen infinidad de información para comprender y saber más acerca de la vida en antaño.

Una de esas historias es la de la nao *Nuestra Señora del Junca*, la cual el 31 de octubre de 1631 naufragó a causa de un norte en alguna parte de la Sonda de Campeche, México, llevándose consigo un cargamento muy valioso para la Corona española, y ahora, con un inmenso valor histórico y cultural para los Estados involucrados, pero también con un valor comercial para las empresas cazadoras de tesoros.

El presente trabajo tiene como objeto principal analizar el régimen jurídico concerniente a la protección del denominado patrimonio cultural subacuático, realizando un especial enfoque en los naufragios que se encuentran en los fondos marinos. De manera particular, se realizará un estudio de caso en torno a la nao española *Nuestra Señora del Junca*, ubicada dentro de alguna zona de jurisdicción mexicana.

En el primer capítulo se aborda el concepto de patrimonio cultural subacuático, su objeto de estudio, y la arqueología marítima como herramienta principal para su estudio. Asimismo, se analizarán las principales problemáticas y amenazas a las que está expuesto el patrimonio cultural subacuático.

Una vez entendida la importancia del patrimonio cultural subacuático para la humanidad, en el segundo capítulo se analizará el marco jurídico internacional aplicable. Para tal fin se analizarán las reglas de derecho internacional enfocadas a la protección del patrimonio cultural subacuático y aquellas que le otorgan ciertos derechos de propiedad a los Estados de manera directa a través del régimen de inmunidades.

Asimismo, se abordará el contenido de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, por medio de la cual se codificaron diversas reglas atinentes a la protección del patrimonio cultural subacuático.

En el tercer capítulo, se abordarán aquellas reglas jurídicas que las empresas cazadoras de tesoros normalmente han utilizado para obtener la propiedad de un pecio y su cargamento, sin atender a su valor histórico y cultural. Como ejemplos podemos citar al legendario *Titanic* o al galeón español *Nuestra Señora de Atocha*, cuya propiedad corresponde a empresas privadas que lograron obtener dicho derecho por medio de reglas como el salvamento marítimo o el principio *finders keepers*.

Finalmente, en el capítulo cuarto, se conjugará el análisis jurídico e histórico desarrollado en los primeros capítulos, analizando el caso del *Nuestra Señora del*

Juncal, el cual se hundió el 31 de octubre de 1631 llevándose consigo un valioso cargamento. El pecio no ha sido localizado pero de acuerdo a evidencia histórica se infiere que se encuentra en zonas bajo jurisdicción mexicana.

El primer objetivo de este análisis será determinar los derechos de propiedad del pecio y el cargamento, atendiendo a las reglas del derecho internacional, considerando que el pecio corresponde a un barco español que fue diseñado para fungir como barco mercante y que posteriormente fue utilizado como parte de la Armada de la Flota de la Nueva España de 1630-1631, y que muy probablemente se encuentra dentro de una zona bajo jurisdicción mexicana.

Posteriormente, analizaré los mecanismos ideales para la mejor preservación del pecio desde una perspectiva cultural e histórica, por medio de una debida protección* ante el riesgo de intervenciones ilegales, y acciones encaminadas a su investigación y a difundir internacionalmente el conocimiento que se genere.

Como se desprende del mismo, este trabajo no sólo busca realizar un análisis legal sobre la situación planteada sino también propone algunas opciones que

* Se reconoce internacionalmente que el saqueo de pecios y el tráfico de los bienes que se obtienen atentan contra intereses culturales de la humanidad. El saqueo, al ocasionar que un bien irremplazable sea extraído sin observar un protocolo riguroso, sin un fin legítimo de investigación y sin un programa adecuado de conservación, es uno de los principales enemigos de la arqueología subacuática moderna, de la investigación histórica naval y de la antropología, ya que impide la integración y difusión de conocimiento sobre civilizaciones antiguas, acerca de cultura marítima y naval, así como sobre las prácticas de pueblos y la interacción entre ellos a través de los mares. Asimismo, debido al uso de métodos destructivos, el saqueo ocasiona la pérdida irremediable de información valiosa relativa al desarrollo de la humanidad, y al contacto entre continentes y regiones. Por su parte, el tráfico despoja a todo tipo de bienes culturales extraídos de un medio acuático, de su esencia, así como de su valor arqueológico, histórico, cultural y simbólico, convirtiéndolos así en meras mercancías o curiosidades.

México puede impulsar en conjunción con España con el propósito de tener claros los pasos a seguir una vez que el pecio del *Juncal* sea hallado.

Una falta de coordinación y de estrategia protectora y jurídica conllevaría a problemas de conservación y legales -no sólo entre México y España- sino que también generaría retos ante la posible intervención y respectivas pretensiones de empresas buscadoras de tesoros que desde hace tiempo han mostrado gran ambición por el “tesoro” que alberga el *Juncal*.

CAPÍTULO I

PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

1.1 Patrimonio cultural subacuático.

Como primer punto, antes de analizar propiamente la definición de patrimonio cultural subacuático, procederé a definir el patrimonio cultural de manera general, puesto que a partir de dicha definición se retoman ciertos elementos importantes para comprender el alcance y contenido del patrimonio que nos concierne en este trabajo.

De conformidad con el artículo 1 de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural”, el patrimonio cultural abarca:

“[...] Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,

Los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,

Los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor

universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

Cabe considerar que en opinión del profesor Van Woudenberg, todavía no se cuenta con una definición universal de “patrimonio cultural” ya que la noción del concepto varía de acuerdo a la legislación de cada Estado y –en particular- de ciertos tratados internacionales¹. No obstante, en su opinión, la definición del artículo 1° de la “Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales” de 1970, es la más completa hasta el momento:

“[...] se considerarán como bienes culturales los objetos que, por razones religiosas o profanas, hayan sido expresamente designados por cada Estado como de importancia para la arqueología, la prehistoria, la historia, la literatura, el arte o la ciencia y que pertenezcan a las categorías enumeradas [...]”²

¹ Cfr. VAN WOUDEBERG, Nout, *State Immunity and Cultural Objects on Loan*, 1ra. edición, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Países Bajos, 2012, p.9-10

² *Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales*, adoptada el 14 de noviembre de 1970, en París, Francia:

“[...]”

- a) colecciones y ejemplares raros de zoología, botánica, mineralogía, anatomía, y los objetos de interés paleontológico;*
- b) los bienes relacionados con la historia, con inclusión de la historia de las ciencias y de las técnicas, la historia militar y la historia social, así como con la vida de los dirigentes, pensadores, sabios y artistas nacionales y con los acontecimientos de importancia nacional;*
- c) el producto de las excavaciones (tanto autorizadas como clandestinas) o de los descubrimientos arqueológicos;*
- d) los elementos procedentes de la desmembración de monumentos artísticos o históricos y de lugares de interés arqueológico;*

Ahora bien, el fondo de los océanos, lagos y ríos contienen una cantidad inmensa de vestigios, conservados gracias a determinados factores naturales, que a su vez reúnen las características de las definiciones arriba expuestas. Su exploración, estudio y promoción científica y cultural nos otorgan un vasto conocimiento de valor universal sobre actividades de nuestros antepasados, con relación a los cuerpos de agua, causas y efectos de procesos sociales, aspectos de la historia, modos de vida, entre otros.

La definición de patrimonio cultural subacuático, como veremos en el transcurso de este trabajo, ha sido foco de discusiones entre expertos de diversas ciencias sociales debido al sin número de opiniones en cuanto a la extensión del concepto. Como primer acercamiento, partiremos de la definición de patrimonio cultural subacuático acuñada por la profesora Sarah Dromgoole, especialista en derecho marítimo:

-
- e) *antigüedades que tengan más de 100 años, tales como inscripciones, monedas y sellos grabados;*
 - f) *el material etnológico;*
 - g) *los bienes de interés artístico tales como:*
 - i. *cuadros, pinturas y dibujos hechos enteramente a mano sobre cualquier soporte y en cualquier material (con exclusión de los dibujos industriales y de los artículos manufacturados decorados a mano) ;*
 - ii. *producciones originales de arte estatuario y de escultura en cualquier material;*
 - iii. *grabados, estampas y litografías originales;*
 - iv. *conjuntos y montajes artísticos originales en cualquier materia;*
 - h) *manuscritos raros e incunables, libros, documentos y publicaciones antiguos de interés especial (histórico, artístico, científico, literario, etc.) sueltos o en colecciones;*
 - i) *sellos de correo, sellos fiscales y análogos, sueltos o en colecciones;*
 - j) *archivos, incluidos los fonográficos, fotográficos y cinematográficos;*
 - k) *objetos de mobiliario que tengan más de 100 años e instrumentos de música antiguos.”*

“[...] es el material encontrado bajo el agua, generalmente posicionado en el fondo marino, el cual tiene potencial de producir información sobre la existencia humana en el pasado.”³

En este sentido, el artículo 1 de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, adoptada bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, establece que el concepto significa:

[...] todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:

- (i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;*
- (ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y*
- (iii) los objetos de carácter prehistórico.⁴*

Como se puede advertir, la definición adoptada durante la 31° Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia

³ DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, 1ra edición, Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido, 2013, p.1

⁴ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, París, Francia, 15 de octubre de 2001, D.O.F. 31 de diciembre de 2008, artículo 1.

y la Cultura, incluye muchos más elementos que simplemente los pecios (la acepción del término se abordará y precisará más adelante). Lo anterior deriva de que, en efecto, las discusiones de dicha Conferencia incluyeron debates respecto al alcance del término atendiendo a diferentes criterios esgrimidos por los Estados negociadores, que en muchos de los casos eran países potencia en el sector marítimo.

Si bien la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático” introdujo nuevos conceptos y codificó aquellos ya establecidos por costumbre internacional, con cuyo espíritu no comulgan algunas de las potencias marítimas, la definición de patrimonio cultural subacuático que nos presenta refleja el entender que se ha tenido respecto al tema.

En los capítulos subsecuentes se analizará el contenido de esta definición para los efectos legales. No obstante, para los fines de este apartado resulta necesario dejar en claro los alcances del concepto para entender la importancia de su protección.

1.2 Arqueología marítima

La arqueología es la ciencia que estudia los procesos sociales del pasado del hombre, esencialmente a través de sus restos materiales. Por otro lado, la arqueóloga mexicana Vera Moya Sordo, nos dice que la arqueología marítima es *la disciplina que estudia procesos y comportamientos sociales del pasado a*

*través de los restos materiales que se encuentran en medios acuáticos o se relacionan directamente con ellos.*⁵

Ahora bien, para poder tener alcance al patrimonio cultural subacuático fue necesario el desarrollo de un tipo de arqueología especializada con sus propias técnicas en este campo.

Como explicara el padre de la arqueología marítima, Keith Muckelroy, más que el interés por los objetos en sí, *es el estudio científico de los restos materiales del hombre y sus actividades en el mar, donde el principal objeto de estudio es el hombre y no los navíos, cargamento o instrumentos de navegación a los que el investigador se enfrenta primeramente.*⁶

De ambas definiciones podemos concluir que el objeto de estudio de la arqueología marítima busca interpretar las huellas de actividades humanas en el pasado, relacionadas con los mares, pudiendo abarcar diversos eslabones de una cadena de actividades como la exploración, la explotación de recursos naturales, el comercio, la economía, y la religión.

El profesor George F. Bass, uno de los pioneros en aplicar los métodos y técnicas de la arqueología terrestre a un medio sumergido, considera que la arqueología marítima se subdivide a su vez en arqueología costera y arqueología de mar,

⁵ Cfr. MOYA SORDO, Vera, *Arqueología marítima en México: Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2012, pág. 288. pág. 9 y 288

⁶ MUCKELROY, Keith, *Maritime Archeology*, Cambridge University Press, Cambridge New Studies in Archeology, 1978, p.4

siendo esta última la más desarrollada hasta el momento, ya que la mayoría de los restos arqueológicos son pecios⁷.

Sobre el particular, Vera Moya nos dice que la arqueología marítima también trata de resolver dudas sobre detalles constructivos y funcionales de los barcos, acerca del desarrollo y transformación del conocimiento tecnológico. Asimismo, busca explicar las complejas redes de tráficos de mercancías o contrabando, así como las causas y consecuencias de los accidentes navales⁸.

Como se podrá advertir en el título del presente trabajo, nos enfocaremos exclusivamente a los pecios. Sobre este punto, nos comenta el arqueólogo francés Patrice Pomey, que la arqueología marítima define a un barco conforme a tres criterios que en su opinión se requieren para llevar a cabo la reconstrucción de un pecio:

- *El barco como máquina. Es una maquina compleja que flota y se mueve de un modo que es autónoma y controlada, y constituye un sistema arquitectónico ligado a un sistema técnico.*
- *El barco es un instrumento adaptado a una función. El instrumento es diseñado para responder a necesidades específicas derivadas de un sistema político, económico o militar. Este instrumento constituye un sistema funcional.*

⁷ Cfr. BASS, George F. *The Development of Maritime Archeology* en Alexis, FORD Ben, HAMILTON Donny, *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011, p. 3

⁸ MOYA SORDO, Vera, *Op.Cit*, nota 5, p. 288

- *El barco es un ambiente de vida y de trabajo de una mirco sociedad. Es una sociedad cerrada cuya jerarquía, creencias, reglas, ritmo de vida y herramientas conforman un sistema social particular.*⁹

Según la investigación que sustenta el presente trabajo¹⁰, si bien puede hablarse de pecios “intactos” en el sentido de que no han sido intervenidos por persona alguna, es casi imposible que la exposición a los elementos naturales del entorno marino no afecte de cierto modo los sitios sumergidos.

1.2.1 Pecios

Como se advierte del título del presente trabajo, nos abocaremos a analizar el caso de un barco naufragado en 1631. Para ello, explicaré qué son los barcos naufragados, denominados dentro de la arqueología marítima como pecios.

De acuerdo a la Real Academia de la Lengua Española, un pecio es *un pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado, o, porción de lo que contiene una nave que ha naufragado*¹¹.

Por otro lado, la ley de pecios abandonados de Estados Unidos de América define en su artículo 1 como un barco o naufragio, su cargamento y otros contenidos. El

⁹ POMEY Patrice, *Defining a Ship: Architecture, Function, and Human Space* en CATSAMBIS, Alexs, FORD Ben, HAMILTON Donny, *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011, p. 26

¹⁰ DROMGOOLE, Sarah, *Op. Cit*, nota 3, p.1

¹¹ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, <http://www.rae.es/>, consultado el 10 de septiembre de 2016.

barco o naufragio puede estar intacto o en pedazos incrustados en el fondo marino o formaciones coralinas ¹².

Para los efectos del presente análisis, un pecio son los restos de un barco que naufragó y que se encuentra sumergido de manera total o parcial, en una o varias piezas, así como el cargamento que llevaba consigo al momento del hundimiento.

Los pecios pueden ser cápsulas de tiempo y sitios arqueológicos únicos ya que contienen objetos culturales pertenecientes a diversos contextos y estratos sociales¹³. Por otro lado, nos comenta Paula Martin, que los pecios demuestran los desarrollos tecnológicos alcanzados en esos días, de manera que los barcos de guerra reflejan los desarrollos tecnológicos de ataque y defensa, mientras que los barcos comerciales ofrecen evidencia de la capacidad para transportar cargamento¹⁴.

En el caso de la nao *Nuestra Señora del Juncal*, ésta formaba parte de las embarcaciones concebidas para hacer la Carrera de Indias, y que en su momento fue elegida por la corona para fungir como Capitana de la Flota de la Nueva

¹²*Abandoned Shipwrecks Act Guidelines*, http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/usa/usa_shipwreckact_guidelines_en_orof.pdf, consultado el 10 de septiembre de 2016.

¹³ Cfr. WILLIS, Sam, *Shipwreck: A history of disasters at sea*, 1era edición, ed. Quercus, 2009, p.6

¹⁴ MARTIN, Paula, *Conclusion: Future Directions*, en CATSAMBIS, Alexs, FORD Ben, HAMILTON Donny, *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011

España¹⁵. Sobre este punto, abundaré en el capítulo IV, en donde abordaré propiamente el análisis en torno a dicha nao.

1.3 Desarrollo de la arqueología marítima.

1.3.1 Desarrollos tecnológicos

La arqueología marítima no es tan antigua como la arqueología terrestre, y como veremos, se trata de una actividad moderna cuyo surgimiento dependió del desarrollo tecnológico que permitió al ser humano realizar inmersiones para explorar e investigar el fondo marino, en ocasiones en zonas localizadas a profundidades originalmente inaccesibles.

Un avance trascendental para el surgimiento de la arqueología marítima, y sus consecuencias sociales y jurídicas, como se detallará más adelante, fue el sistema *Self Contained Underwater Breathing Apparatus*, comúnmente conocido como SCUBA. El SCUBA, de acuerdo a la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés) es el resultado de desarrollos tecnológicos e innovaciones que comenzaron hace casi 300 años¹⁶.

Gracias a éste y otros equipos tecnológicos, a principios de la década de 1960, Bass, junto con un equipo de arqueólogos norteamericanos y turcos, efectuó el primer trabajo arqueológico bajo el agua en un naufragio de un barco mercante

¹⁵ SERRANO, Mangas, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de Nueva España de 1631*, 1era edición, Universidad Veracruzana, Jalapa, Veracruz, 2012, p. 31-32

¹⁶Portal de la NOAA, apartado: Technology >Navy <http://oceanexplorer.noaa.gov/technology/diving/scuba/scuba.html>, consultado el 15 de mayo de 2016.

fenicio que se hundió hacia 1200 a. C en Cabo Gelidonia, Turquía. Esta investigación es considerada como el nacimiento de la arqueología marítima¹⁷ .

Posteriormente, otros avances en robótica, informática y geofísica dieron pauta al desarrollo de técnicas más sofisticadas para la exploración subacuática. Hoy en día se utilizan submarinos especializados, así como robots operados a control remoto (ROV, por sus siglas en inglés), los cuales pueden llegar a profundidades que para el ser humano en condiciones normales resultan inalcanzables.

Las tecnologías referidas han resultado imprescindibles para el desarrollo de investigaciones de arqueología marítima. Por ejemplo, el famoso oceanógrafo, Robert D. Ballard ha utilizado ROV's en la mayoría de sus expediciones, incluida la efectuada el 1 de septiembre de 1985, en la cual descubrió los restos del famoso transatlántico británico *R.M.S. Titanic*, así como sus expediciones en el Mar Negro y el Mar Mediterráneo¹⁸. Asimismo, en abril de 2016, la Universidad de Stanford realizó la inmersión inaugural del robot *Ocean One* para trabajar en el pecio del barco francés del siglo XVII, *La Lune*. Este robot está dotado con inteligencia artificial y sensores de tacto. Es el desarrollo tecnológico más avanzado hasta el momento para explorar el océano¹⁹.

¹⁷ LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Patrimonio Cultural Subacuático: Legislación Nacional e Internacional*, en MOYA SORDO, Vera, Op. Cit., nota 5, p.248.

¹⁸ Véase: BALLARD, Robert D., *Mystery of the Ancient Seafarers: Early Maritime Civilizations*, 1ra edición, National Geographic, Reino Unido, 2004

¹⁹ *Maiden voyage of Stanford's humanoid robotic diver recovers treasures from King Louis XIV's wrecked flagship* <http://news.stanford.edu/2016/04/27/robotic-diver-recovers-treasures/>, consultado el 18 de noviembre de 2016.

Pilar Luna Erreguerena, pionera de la arqueología marítima en nuestro país, nos comenta que estos avances han facilitado la labor de los arqueólogos subacuáticos, pero desafortunadamente también el acceso de los buscadores de tesoros al legado histórico y cultural universal bajo el agua²⁰. Como veremos más adelante, esta es una de las amenazas principales para el patrimonio cultural subacuático a nivel internacional.

1.3.2 Situación en México

Me parece importante mencionar el desarrollo que la arqueología marítima ha tenido en nuestro país, toda vez que en las zonas marinas bajo y más allá de la jurisdicción mexicana existe un vasto patrimonio cultural subacuático, sin dejar de lado las aguas interiores y las aguas continentales, por ejemplo, los ríos y lagos subterráneos o los cenotes y cavernas.

En nuestro país, el desarrollo de la arqueología marítima comenzó en 1980 – lamentablemente- como respuesta a la falta de legislación sobre el tema, lo cual propició saqueos por parte de empresas privadas, en su mayoría extranjeras²¹. Ante esta situación, en el mismo año, se creó el Departamento de Arqueología Subacuática en el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Posteriormente,

²⁰ Cfr. LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Nacimiento y desarrollo de la arqueología subacuática en México*, Arqueología Mexicana, México, Vol. XVIII-Núm. 105, septiembre-octubre 2010, p.28.

²¹ Cfr. LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Patrimonio cultural subacuático. Legislación nacional e internacional. Proyección de México ante el mundo*, en MOYA SORDO, Op.Cit., nota 5, p. 249

en 1990 dicho departamento fue ascendido a la categoría de Subdirección, la cual continúa en funciones²².

Un ejemplo de dichas actividades perniciosas ocurrió en 1985, cuando un grupo de buscadores de tesoros, actuando bajo el amparo de un permiso inválido, otorgado supuestamente por el gobierno de Veracruz, comenzó a buscar naufragios en costas mexicanas. Así, en 1986, localizaron los restos del bergantín de la Armada de Estados Unidos de América, el *U.S.S. Somers*, el cual se hundió el 8 de diciembre de 1846 en aguas mexicanas²³. Posteriormente, y debido a la intervención de las autoridades del Instituto Nacional de Antropología e Historia, el gobierno mexicano y el estadounidense tomaron cartas en asunto, y resolvieron trabajar en labores conjuntas de investigación.

Con el establecimiento de un área dentro del Instituto Nacional de Antropología e Historia exclusivamente dedicada a la arqueología subacuática, se comenzaron a desarrollar importantes proyectos de investigación en la materia. Uno de ellos es el *Proyecto de Investigación de la Flota de la Nueva España de 1630-31* y el *Inventario y Diagnóstico de Recursos Culturales Sumergidos en el Golfo de México*.

El Proyecto Flota de la Nueva España de 1630-31, comenzó en 1995 con una ardua investigación histórica en numerosos archivos de México, España y Cuba, por ser estos puntos estratégicos en los sistemas de navegación de la época

²² LUNA ERREGUERENA, Pilar, Op. Cit, nota 20, p. 26

²³ GARCÍA-BARCENA, Joaquín, *El brig U.S.S. Somers*, Arqueología Mexicana, México, Vol. XVIII-Núm.105, septiembre- octubre 2010, p. 41.

virreinal²⁴. Dicho proyecto inició como consecuencia de la búsqueda del pecio *Nuestra Señora del Juncal*, nave almiranta (la acepción de “nave almiranta” se abordará en el capítulo 4) de dicha Flota, sobre el cual se avoca el presente trabajo.

Cabe señalar que el contar con un área especializada en arqueología subacuática, permite a nuestro país disponer de información académica y técnica adecuada para atender denuncias y brindar protección jurídica en casos de apropiación indebidas de bienes culturales. Asimismo, un área de tal naturaleza fomenta actividades de investigación, difusión, y conservación de materiales culturales *in situ* o recuperados de medios acuáticos.

Otra ventaja es que, a partir de la creación de esta área especializada, México está en condiciones de participar sustantivamente en foros internacionales dedicados a la protección del patrimonio cultural subacuático, así como contar con el andamiaje técnico que se requiere para concertar y concretar acuerdos bilaterales con el propósito de conferir protección a bienes culturales sumergidos. Tal es el caso del *Memorándum de Entendimiento entre México y España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático*, firmado en junio de 2014²⁵. En el marco de este instrumento, el

²⁴ Portal de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, apartado: Flota de la Nueva España, <http://www.subacuatica.inah.gob.mx/index.php>, visitado el 8 de mayo de 2016.

²⁵ “*Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Educación Pública del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Educación, Cultura, y Deporte del Gobierno de España para la cooperación en la identificación, gestión,*

Instituto Nacional de Antropología e Historia funge como entidad central para coordinar su adecuada implementación.

A reserva de analizarlo más adelante, el objetivo del Instrumento “*es la creación de un marco para la cooperación en lo que se refiere a la identificación, gestión, investigación, protección, conservación, y preservación de los recursos y sitios culturales subacuáticos dentro de las respectivas zonas áreas de responsabilidad de las partes*”²⁶.

Respecto a la protección del patrimonio cultural subacuático mexicano, Pilar Luna refiere que éste requiere protección constante de los buscadores de tesoros, sobre todo estadounidenses. Tales personas o entidades, apunta Luna, se valen de sus contactos en altas esferas oficiales para tratar de obtener permisos y explotar comercialmente naufragios que yacen en aguas mexicanas²⁷.

1.4 La importancia de proteger el patrimonio cultural subacuático.

Como se comentó en el apartado anterior, en los últimos años las acciones encaminadas a la protección del patrimonio cultural subacuático han tenido gran relevancia y desarrollo, derivado de los intereses –en término históricos, culturales y soberanos- de su preservación para los Estados, dando lugar a batallas legales interestatales, entre Estados y entidades privadas, y entre

investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático”, Ciudad de México, México, y Madrid, España, firmado el 5 y 10 de junio de 2014.

²⁶ *Ibidem.*, artículo 2.

²⁷ Cfr. LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Nacimiento y desarrollo de la arqueología subacuática en México*, Arqueología Mexicana, México, Vol. XVIII-Núm. 105, septiembre-octubre 2010, p. 28.

particulares para determinar la propiedad de dichos bienes. Pero, ¿cuál es la verdadera importancia de conferir protección a dicho patrimonio?

El desarrollo de la humanidad se ha logrado en gran parte gracias a sus actividades en las costas, los mares y los océanos del globo. En efecto, los cuerpos marinos representan un componente económico, político, social y ambiental importante, ya que su control ha determinado la expansión de los Estados, con todo lo que este proceso implica, incluyendo los descubrimientos de nuevos territorios, el control de redes de comercio y comunicación, así como las estrategias bélicas para lograrlo.

Al respecto, Alfredo Pérez de Armiñán, quien fuera Subdirector de Cultura de la UNESCO, nos dice que la cultura en sus múltiples expresiones que comprenden desde el patrimonio cultural hasta las industrias culturales y creativas y el turismo cultural, es una condición y un motor de los aspectos económicos, sociales y medioambientales del desarrollo sostenible.²⁸

El resultado de la investigación del presente trabajo arroja que la protección del patrimonio cultural subacuático no ha sido objeto de una investigación jurídica exhaustiva tendente a desarrollar un marco normativo adecuado para su protección. No obstante, en los últimos años a través de normas tanto internacionales como domésticas se ha avanzado en subsanar lagunas legales. Así, el desarrollo progresivo del derecho resulta fundamental para los fines de

²⁸ PÉREZ DE ARMIÑÁN, Alfredo, *Cultura en la Agenda de Desarrollo Post-2015*, Cultura y Desarrollo: Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe, Cuba, no. 13, 2015, p. 4

protección en cuestión, y al mismo tiempo contribuir al desarrollo sostenible de los Estados.

A manera de ejemplo sobre la importancia que los tribunales internacionales le han comenzado a otorgar a la protección de bienes culturales, cabe destacar la decisión de la Corte Penal Internacional del 24 de marzo de 2016, en la cual se confirmaron los cargos de crímenes de guerra en contra de Ahmad Al Faqi Al Mahdi, por dirigir un ataque en contra de edificios religiosos y monumentos históricos, los cuales no eran objetivos militares²⁹. Esta es la primera vez que dicha Corte imputó crímenes de guerra por la destrucción de bienes culturales.

1.4.1 Principales amenazas.

En el caso de los pecios, las amenazas en contra de su integridad son de diversa índole. Al respecto, el profesor Fabián Novak pone de relieve los siguientes escenarios:

- I. El uso de redes de arrastre para pesca, que pone en peligro la integridad de sitios de patrimonio cultural subacuático.
- II. La ejecución de obras públicas o privadas (tales como puertos, viviendas, complejos industriales, entre otras.) en zonas marinas donde pueden encontrarse patrimonio cultural subacuático.

²⁹ CORTE PENAL INTERNACIONAL, *The Prosecutor v. Ahmad Al Faqi Al Mahdi*, Decisión sobre la confirmación de cargos, 24 de marzo de 2016, p. 26
[...]In view of the facts and circumstances set out supra, AL MAHDI is criminally responsible for the war crime of directing an attack, as set out in article 8(2)(e)(iv) of the Statute.[...]

- III. Las actividades industriales que pudieran llevarse en la zona internacional de los fondos marinos, por ejemplo a efectos de extraer los nódulos polimetálicos existentes en la misma.
- IV. El intenso pillaje de los sitios arqueológicos marinos por parte de buscadores de tesoros³⁰.
- V. La industria petrolera, toda vez que, aunque se realizan mapeos del suelo y subsuelo marino antes de realizar una perforación, la posible existencia de pecios no es un factor relevante para las operaciones.

De acuerdo a la investigación realizada, la cuarta amenaza es la que actualmente ha causado mayor detrimento al patrimonio cultural subacuático, y la que ha originado mayores controversias legales alrededor del mundo.

Por ejemplo: i) el *Titanic*, fue -desde una perspectiva arqueológica e histórica- saqueado en 1987, como resultado de una operación estrictamente comercial fueron extraídos del pecio 1,800 objetos y posteriormente vendidos; ii) El *Geldermalsen*, que fue saqueado en Indonesia en 1986. En este caso se abstuvieron 126 lingotes de oro y 160,000 piezas de porcelana que posteriormente fueron vendidas; iii) el *Tek Sing*, que fue saqueado en el mar de la China Meridional en 1999, y del cual fueron extraídas más de 300,000 piezas de porcelana³¹. En este contexto, cabe destacar el caso de *Nuestra Señora de*

³⁰ Cfr. NOVAK, Fabián, *La Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001*, <http://www.oas.org/dil/esp/13%20-%20novak.391-424.pdf>, p. 399-403

³¹ Cfr. NOVAK, Fabián, *La Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001*; Op. Cit., Nota 30, p.402

las Mercedes (el cual se abordará en el capítulo II de este trabajo), en donde, lamentablemente, se omitió realizar el registro arqueológico e histórico al momento de realizar el salvamento –conforme a la línea a del presente trabajo “saqueo”- de las piezas.

El problema versa en que, los gobiernos no siempre son los que cuentan con los recursos tecnológicos de última generación o humanos para realizar exploración e investigación de los restos de un pecio, o bien, simplemente por la inexistencia de un interés estatal o la capacidad económica derivado de la tecnología necesaria para llevar a cabo la exploración –que generalmente resultan onerosos y se desarrollan a largo plazo-.

Por el contrario, existen empresas oceanográficas privadas -con acceso a grandes capitales- exclusivamente dedicadas a la exploración y explotación de pecios, y por ende, su capacidad para adquirir equipos sofisticados y tener acceso a tecnología de punta suele ser mayor que la de las autoridades estatales encargadas de conferir protección al patrimonio cultural subacuático. Dos de estas grandes empresas son:

- 1) *Odyssey Marine Exploration*, con sede en Tampa Bay, Florida. Esta empresa ha estado enredada en diversos litigios para reclamar la propiedad de pecios; por ejemplo, *Nuestra Señora de las Mercedes*, caso que perdió ante el Gobierno español³². También ha estado involucrada en

³² CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126.

gestiones tendentes a que autoridades mexicanas le confieran permiso para la búsqueda del *Nuestra Señora del Juncal* –fundamentalmente, con fines de explotación comercial-.

- 2) *Sea Search Armada*, empresa estadounidense con sede en Seattle, Washington, actualmente intenta disputar derechos de propiedad y de salvamento respecto del galeón San José, de reconocido pabellón español, localizado en aguas colombianas.

Según Ulrike Guerin, especialista de programa de la UNESCO, la experiencia ha demostrado claramente que, si faltan arqueólogos que ofrezcan apoyo y asesoría, las fuerzas policíacas de los países carecerán de instrumentos necesarios para prevenir el saqueo y luchar contra éste, con el propósito de proteger los pecios y las estructuras urbanas sumergidas. En otras palabras, sin los especialistas, resulta imposible identificar e investigar sitios subacuáticos de relevancia histórica y cultural, y valorarlos como corresponde³³.

En este tenor, la falta de protección del patrimonio cultural subacuático ha preocupado a los países desde 1950, ya que en 1956, durante la IX Conferencia General de la UNESCO, se adoptó la “Recomendación que Define los Principios internacionales que deberán aplicarse a las excavaciones arqueológicas” en el lecho o el subsuelo de las aguas interiores o territoriales de un Estado miembro.³⁴

³³ GUERIN, Ulrike, *La Convención de 2001 y el Desarrollo Sostenible*, Cultura y Desarrollo: Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe, Cuba, no. 13, 2015, p. 10

³⁴ LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Patrimonio cultural subacuático. Legislación nacional e internacional. Proyección de México ante el mundo*, Op.Cit., nota 18, p. 247. Para consultar el texto completo de la Recomendación, véase:

Lo originalmente asentado en dicha recomendación, representó un avance significativo que posteriormente se retomó en otros instrumentos internacionales cuyo propósito es conferir protección a bienes culturales y evitar escenarios de saque y tráfico de estos. Por ejemplo, en el preámbulo de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural, y Natural” se estableció que:

*[...] Constatando que el patrimonio cultural y el patrimonio natural están cada vez más amenazados de destrucción, no sólo por las causas tradicionales de deterioro sino también por la evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción aún más terribles [...]*³⁵

Posteriormente, en el preámbulo de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático” se estableció:

[...] Consciente de que el patrimonio cultural subacuático se ve amenazado por actividades no autorizadas dirigidas a dicho patrimonio y de la necesidad de medidas más rigurosas para impedir esas actividades, Consciente de la necesidad de dar una respuesta adecuada al posible impacto negativo en el patrimonio cultural subacuático de actividades legítimas que puedan afectarlo de manera fortuita,

http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13062&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

³⁵ “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural, y natural”, París, Francia, 21 de noviembre de 1972, DOF 2 de mayo de 1984, preámbulo.

*Profundamente preocupada por la creciente explotación comercial del patrimonio cultural subacuático y, especialmente, por ciertas actividades que tienen por objetivo la venta, la adquisición o el trueque de patrimonio cultural subacuático. [...]*³⁶

Lo referido en dicho preámbulo patentiza que resulta indispensable contar con un marco jurídico eficiente relativo a la protección del patrimonio cultural subacuático, no solo en función de las operaciones de los cazadores de tesoros, sino también de cualquier otra actividad que pueda poner en riesgo dicho patrimonio.

1.4.2 Aspectos económicos y ambientales del patrimonio cultural subacuático.

La importancia de proteger el patrimonio cultural subacuático tiene repercusiones en varios ámbitos. A continuación analizaremos cómo es que una debida protección de este patrimonio, en especial los pecios, puede generar diversos escenarios positivos para el desarrollo sostenible de un Estado.

Para comenzar, me permitiré describir los logros de uno de los museos más interesantes que he visitado y cuya misión resulta muy propicia para explicar este punto. Se trata del museo *Vasamuseet*, ubicado en Estocolmo, Suecia, donde la

³⁶ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, Op. Cit., nota 4, artículo 1.

atracción principal es el pecio del barco de guerra *Vasa*, el cual naufragó en su viaje inaugural el 10 de agosto de 1628, con apenas 300 metros recorridos.

A finales del siglo XVII el pecio del *Vasa* fue descubierto pero no fue sino hasta el 24 de abril de 1961, tras muchas y diversas maniobras de salvamento, que fue sacado a flote casi intacto debido a las condiciones naturales del lecho en el que se asentó tras su hundimiento³⁷.

Posteriormente fue trasladado a un establecimiento diseñado para fungir como un museo exclusivo para el barco, en donde actualmente se continúan realizando labores de conservación, restauración, investigación y diversas acciones de difusión cultural. Actualmente el *Vasamuseet* recibe a más de un millón de visitantes al año³⁸.

El *Vasamuseet* es un claro ejemplo de que los pecios, en caso de ser recobrados de los fondos marinos bajo proyectos de conservación y restauración serios, pueden seguir funcionando como verdaderas fuentes económicas y culturales. Con ello, además de proteger el patrimonio cultural subacuático, se contribuye al desarrollo del Estado concernido.

A continuación elaboraré sobre los ámbitos antes mencionados.

³⁷ Cfr. HOCKER, Fred, *Vasa: A Swedish Warship*, 1ra edición, Medstrom Bokforlag, Estocolmo, Suecia 2015, págs.. 176 y180.

³⁸ Cfr. Portal del Vasamuseet, apartado: *The Museum*, <http://www.vasamuseet.se/en/vasa-history/the-museum>, consultado el 2 de mayo de 2016.

1.4.2.1 Económicos.

La protección de este tipo de bienes culturales puede dar pauta no solo a beneficios culturales y sociales para el Estado que los salvaguarda, sino también, grandes posibilidades para obtener ganancias económicas sin poner en riesgo la integridad de los mismos.

Por ejemplo, el turismo cultural sostenible es un motor económico que se basa fundamentalmente en la protección del patrimonio cultural y la promoción de las actividades e industrias culturales, lo cual realza el perfil internacional de los destinos, permite la creación de atracciones, fortalece a las comunidades locales y favorece el diálogo y el entendimiento mutuo³⁹.

De igual forma, Ulrike Guerin comenta que los sitios sumergidos han sido una opción atractiva para el desarrollo del turismo cultural en los Estados insulares. Entre dichos ejemplos figuran la ciudad sumergida de Port Royal (Jamaica), los pecios de barcos españoles hallados en las islas caribeñas, los pecios del *Santa María* y del *María Galante de Colón* (en La Española). Asimismo, los sitios de cenotes en México, las ciudades hundidas y los sitios de ofrendas en los lagos de Nicaragua, Perú, Bolivia y Guatemala, entre otros⁴⁰.

De acuerdo a Alfredo Pérez de Armiñán, las industrias culturales y creativas son unos de los sectores más dinámicos y de más rápida expansión de la economía

³⁹ Cfr. PÉREZ DE ARMIÑÁN, Alfredo, *Cultura en la Agenda de Desarrollo Post-2015*, Op. Cit., nota 28, p.6

⁴⁰ Cfr. GUERIN, Ulrike, *La Convención de 2001 y el Desarrollo Sostenible*, Op. Cit., nota 33 p. 14

mundial, lo cual contribuye al crecimiento económico sostenible, la generación de ingresos y la creación de empleos estables⁴¹.

Un pecio no necesariamente tiene que permanecer en el medio marino para subsistir. No obstante, considero que la única justificación para realizar operaciones legítimas de salvamento es cuando la sustracción de bienes culturales se realiza para fines de investigación y difusión, siempre y cuando se cuente con la infraestructura y personal necesarios para su posterior conservación. En este orden de ideas, el mencionado caso del *Vasa* y el Museo de barcos vikingos en Roskilde, Dinamarca son ejemplos de lo anterior⁴².

Cabe destacar que el museo de Roskilde, maneja un enfoque cultural y económico que el gobierno danés ha impulsado desde 1962, año en que se descubrieron cinco barcos vikingos que, en el año 1000, fueron hundidos en el fiordo de Roskilde como estrategia de defensa.

La exposición muestra los restos de los cinco barcos referidos, no obstante, también expone los resultados de las investigaciones por medio de la construcción de réplicas completas de estos barcos mediante la utilización de técnicas navales originales. Dichas réplicas son utilizadas para que, entre otras, los visitantes puedan subir a bordo y vivir la experiencia de remar como lo hacían los vikingos⁴³.

⁴¹ Cfr. PÉREZ DE ARMIÑÁN, Alfredo, *Cultura en la Agenda de Desarrollo Post-2015*, Op. Cit., nota 28, p. 6

⁴² Ambos museos fueron visitados por el autor entre el 30 y 1 de agosto de 2016.

⁴³ Impresiones personales resultantes de la visita al Museo de Barcos Vikingos de Roskilde, realizada el 1 de agosto de 2016; Portal del Museo de Barcos Vikingos de

Ejemplos como estos nos permiten afirmar que el patrimonio cultural subacuático, al ser aprovechado como una “industria cultural”, puede llegar a generar beneficios culturales para un país⁴⁴, y por otro lado, económicos, al atraer inversiones y turismo sostenible.

1.4.2.2 Ambientales.

Las cuestiones vinculadas al medio ambiente no solo abarcan asuntos de carácter protector y regulatorio, sino que de éstas derivan intereses sociales y económicos, lo cual les confiere un grado de importancia cardinal. Al respecto, la Corte Internacional de Justicia determinó en 1996:

*(...) El medio ambiente no es una abstracción, sino que representa el espacio de vida, la calidad de vida y la propia salud de los seres humanos, incluidas las generaciones por nacer (...)*⁴⁵

Lo anterior hace referencia al llamado desarrollo sostenible, el cual fue popularizado en el reporte de 1987 de la *Comisión de Brundtland sobre Medio*

Roskilde <http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/practical-information/>, consultada el 15 de mayo de 2016.

⁴⁴ Ulrike Guerin comenta que “...con suma frecuencia, se ven como tesoros perdidos y no como sitios arqueológicos plenamente válidos. Por ello, se impone un cambio en la opinión pública y en la percepción del patrimonio cultural subacuático. Es indudable que un factor clave aquí será facilitar el acceso del público a los sitios subacuáticos para que aprecie y cuide realmente los sitios de que se trate.” GUERIN, Ulrike, Op. cit., nota 33, p. 11

⁴⁵ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*, Opinión Consultiva, 8 de julio de 1996, ICJ. Reports 1996, p. 226, para.29

(...) the environment is not an abstraction but represents the living space, the quality of life and the very health of human beings, including generations unborn (...)

Ambiente y Desarrollo, intitulado “Nuestro Futuro Común”. En el reporte, el desarrollo sostenible se concebía como *aquel que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades*.⁴⁶ Esta definición fue retomada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1992, durante la cual se adoptaron dos instrumentos torales para el Derecho Internacional Ambiental: La Agenda XXI y la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo⁴⁷.

Como ha quedado establecido, el desarrollo sostenible implica la transversalidad de los pilares social, económico y ambiental. En este sentido, la protección del medio ambiente -en específico del medio ambiente marino- también se traduce en una protección al patrimonio cultural subacuático. Por ejemplo, la Reserva de la Biosfera Banco Chinchorro, ubicada frente a las costas de Quintana Roo, es considerada como un bien mixto ya que contiene arrecifes de coral –con diversos ecosistemas- y pecios de diferentes épocas insertos en el lecho marino o en el mismo arrecife⁴⁸.

En este contexto, el tener un esquema adecuado de regulación de ciertas áreas, de conformidad con el derecho internacional ambiental, puede permitir proteger el medio marino y al mismo tiempo darle un tratamiento especial a los bienes que

⁴⁶ World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, Oxford University Press, 1987.

⁴⁷ “Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo”, Río de Janeiro, Brasil, 1992

⁴⁸ *Programa de Manejo Reserva de la Biósfera Banco Chinchorro*, 1era edición, Instituto Nacional de Ecología, México, 2000, p. 83

puedan ser considerados como patrimonio cultural subacuático. En este sentido, el anexo de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático” establece:

“[...] Norma 14. La labor preliminar mencionada en la Norma 10 a) incluirá una evaluación de la importancia del patrimonio cultural subacuático y su entorno natural y de su vulnerabilidad a posibles perjuicios resultantes del proyecto previsto.[...].”⁴⁹

No obstante, una deficiente regulación ambiental también puede generar diversos problemas. Por ejemplo, el desarrollo de la pesca con redes de arrastre deja cicatrices profundas en los pecios antiguos; se construyen paseos costeros sobre estructuras históricas y se extrae arena de ríos prehistóricos y de los sitios arqueológicos asociados a los mismos.⁵⁰ Es decir, muchos sitios de relevancia histórica y cultural están siendo destruidos como resultado de carencias jurídicas en el ámbito ambiental.

Por lo tanto, el aspecto ambiental está intrínsecamente ligado con la protección de bienes culturales, no sólo a través del concepto de desarrollo sostenible y la implementación de éste, sino también como resultado de las normas del derecho internacional ambiental.

⁴⁹ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, Op. Cit., nota 4, artículo 1, anexo, norma 14.

⁵⁰ Cfr. GUERIN, Ulrike, *La Convención de 2001 y el Desarrollo Sostenible*, Op. cit., nota 33, p. 11

1.5 Problemática actual

Como se ha explicado, la arqueología marítima, principalmente la concerniente a pecios, ha tenido un gran desarrollo en los últimos años. En este sentido, también ha derivado en controversias legales sobre la titularidad de los derechos de dichos bienes culturales.

1.5.1 Lagunas legales

Actualmente no existe un criterio consensuado a nivel internacional sobre la propiedad de los pecios y el cargamento que contienen, y esto, en mi opinión, es una de las principales razones por las cuales se generan hechos ilícitos cometidos en contra del patrimonio cultural subacuático.

Sobre el particular el profesor Francesco Francioni comenta que existen dos criterios para analizar la propiedad de bienes culturales.

- El primero tiene que ver con una visión nacionalista que considera esta propiedad como propiedad de la nación.
- El segundo considera a la propiedad cultural como patrimonio de la humanidad, y propone la circulación, cooperación e intercambio de estos bienes entre Estados.⁵¹

⁵¹ FRANCIONI, Francesco, *The Human Dimension of International Cultural Heritage Law: An Introduction*, The European Journal of International Law, Vol. 22, <http://ejil.oxfordjournals.org/content/22/1/9.full.pdf>.

Al respecto, en mi opinión existen cuatro posibles criterios que pudiesen esclarecer el debate de la propiedad de estos bienes culturales, los cuales se fundamentan en un análisis de normas de derecho internacional:

- La propiedad del pecio y sus tesoros son del Estado de pabellón;⁵²
- la propiedad del pecio y sus tesoros son de quien lo encuentra;⁵³
- la propiedad del pecio es del Estado ribereño donde se encuentra localizado;⁵⁴
- la propiedad de la carga de un pecio es del país de donde provienen los tesoros, no obstante, este criterio puede representar un análisis legal respecto a la sucesión de Estados.⁵⁵

Como se puede advertir, estos criterios son jurídicamente válidos si uno los estudia únicamente bajo la óptica del derecho internacional general, sin embargo, hay un elemento nuevo que ha causado diferencias legales entre los Estados, lo que ha dado lugar a que a la fecha no se tenga una determinación clara sobre los criterios legales a considerar. Este nuevo elemento es la necesidad de velar

⁵² DROMGOOLE, Sarah, Op. cit., nota 3, p.104; CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126.

⁵³ Ibidem, p.171; CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, Sentencia de apelación, 21 de julio de 2000, Caso: 221 F3d 634.

⁵⁴ Este criterio fue incluido en los artículos 7 a 10 de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, no obstante, no opera en tratándose de barcos oficiales o de Estado.

⁵⁵ CONSEJO DE ESTADO DE ITALIA, *Italia Nostra v Ministry of Cultural Heritage and Libyan Arab Jamahiriya*, Sentencia de apelación, 23 de junio de 2008, Caso No 3154/2008 ILDC 1138.

y proteger el patrimonio cultural subacuático desde el ámbito jurídico, además del arqueológico.

Estos puntos serán abordados detalladamente en los siguientes capítulos. No obstante, para efectos de este capítulo, resulta importante tener claro la problemática legal existente, y cómo ésta provoca efectos negativos en la protección de estos bienes culturales subacuáticos.

Como se advierte, se desprenden diversas dificultades, toda vez que no todos los países están de acuerdo en otorgar más importancia a la protección del patrimonio cultural subacuático que a las prerrogativas que les otorga el derecho internacional. Por otro lado, las empresas privadas aprovechan esta carencia, así como las reglas del derecho marítimo para poder hacer valer derechos de propiedad.

1.5.2 Desarrollo de criterios protectores.

Lo anterior da pauta a los siguientes capítulos del presente trabajo, en donde primeramente se abordarán las problemáticas que se pueden generar dentro de los criterios legales que establece el derecho internacional. Posteriormente, se analizarán los criterios que ha desarrollado el derecho marítimo como rama privada.

En conclusión, la protección del patrimonio cultural subacuático, derivada de los proyectos de arqueología marítima, refieren a una conducta humana moderna

que hasta el momento no ha sido analizada y regulada adecuadamente por el marco normativo vigente doméstico e internacional.

Si bien la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático” contiene ciertas normas codificadas y cristalizadas de derecho internacional, ello no significa que su implementación vaya a ser efectiva. Esto como consecuencia de la diversidad de opiniones respecto al tema.

Por ello, el presente trabajo busca proponer una solución a dichos conflictos legales, tomando en cuenta la protección del patrimonio cultural subacuático, sin prescindir de él como un objeto de comercio.

CAPÍTULO II

DERECHO DEL MAR Y LA CONVENCIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO DE 2001.

2.1 Aspectos generales

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

El derecho internacional ha evolucionado en los últimos años, con miras a subsanar las lagunas jurídicas derivadas del desarrollo social y de nuevas circunstancias. Así por ejemplo, la Comisión de Derecho Internacional, en el informe intitulado *Fragmentación del Derecho Internacional: Dificultades derivadas de la diversificación y expansión del derecho internacional*, estableció:

“En el último medio siglo, el alcance del derecho internacional ha aumentado de manera espectacular. De instrumento dedicado a la reglamentación de la diplomacia formal, ha pasado tras su expansión a ocuparse de la mayoría de las más diversas formas de actividad internacional, del comercio a la protección del medio ambiente, de los derechos humanos a la cooperación científica y tecnológica. Se han creado nuevos organismos multilaterales, de ámbito regional y universal, en las esferas del comercio, la cultura, la seguridad y el desarrollo. Es difícil

concebir actualmente un campo de actividad social que no esté sujeto a algún tipo de regulación jurídica internacional.”⁵⁶

En este orden de ideas, el patrimonio cultural subacuático no es la excepción, y desde las negociaciones de la “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, se comenzaron a analizar formas para regular su protección. Actualmente, la regulación del patrimonio cultural subacuático es una rama dentro del derecho internacional que necesita un desarrollo consensuado.

Desde el punto de vista legal, la regulación del patrimonio cultural subacuático es un tema vasto y moderno puesto que, como se analizó en el capítulo anterior, el desarrollo tecnológico para poder tener alcance a los pecios comenzó a desarrollarse en el siglo XIX, y a perfeccionarse a partir de 1985.

Se trata entonces de una conducta humana moderna que no es analizada y regulada adecuadamente por el marco normativo vigente, incluso hasta nuestros días. Por lo tanto, estoy de acuerdo con el profesor Tullio Scovazzi cuando reafirma que la protección del patrimonio cultural subacuático es un ejemplo del desarrollo progresivo del derecho internacional,⁵⁷ como podrá comprobarse al finalizar este capítulo.

⁵⁶ COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL; *Fragmentación de del Derecho Internacional: Dificultades derivadas de la diversificación y expansión del derecho internacional*; A/CN.4/L.702, 18 de julio de 2006, para.4

⁵⁷ Cfr. SCOVAZZI, Tullio, GARABELLO Roberta; *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, 1ra edición, 2003, Leiden, Países Bajos, Martinus Nijhoff Publishers, pág. 25

En el presente capítulo se analizarán los preceptos de derecho internacional atinentes al patrimonio cultural subacuático, de manera particular, las reglas del derecho del mar puesto que es el medio en el cual se encuentran los pecios. En este sentido, se analizarán las reglas contenidas en la CONVEMAR; y el nuevo régimen de protección del patrimonio subacuático establecido en la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001”.

2.2 Derecho del mar.

El derecho del mar, de acuerdo a nuestra propia definición, es la rama del derecho internacional público que se encarga de regular los espacios marinos y las conductas de los Estados y personas en ellos.

El mar y los recursos en él insertos han sido de vital importancia para el desarrollo de la humanidad a lo largo de la historia, llegando a cumplir dos funciones importantes: fungir como un medio de comunicación, y como un almacén de recursos naturales.⁵⁸ Esta situación llevó al desarrollo del derecho del mar bajo el cual se regulan las actividades que se realizan en los espacios marinos. En este sentido, el Profesor Yoshifumi Tanaka nos dice que:

(...) el Derecho del Mar contemporáneo divide al océano en múltiples zonas jurisdiccionales, otorgando derechos y obligaciones a los

⁵⁸ Cfr. SHAW, Malcolm, International Law, 7ma edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p.553.

Estados Ribereños y a los Terceros Estados, y además promueve la cooperación internacional entre los Estados para su uso.(...)⁵⁹

Si bien en la antigüedad se hablaba únicamente de la explotación pesquera y de las libertades de los mares, ahora las preocupaciones van encaminadas a la regulación de actividades más específicas como la explotación de los recursos del fondo y del subsuelo marino, además de los existentes en la columna de agua.

Aunado a lo anterior el Doctor Alberto Székely, considerado por muchos como el primer jurista mexicano en escribir y disertar sobre Derecho Internacional Ambiental, nos comenta que el propósito cardinal de las normas del derecho del mar es regular las conductas de los sujetos que gozan de reconocida personalidad jurídica internacional, cuando tales conductas tienen lugar en el ámbito espacial de validez de dichas normas.⁶⁰

No obstante hay que recordar que el derecho es dinámico y se adapta al desarrollo social y a nuevas circunstancias, y el derecho del mar no es la excepción. Simplemente cabe recordar que el mar comprende más de las dos terceras partes del planeta.

⁵⁹ TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 1ra edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2012, p. 4

“The contemporary law of the sea divides the ocean into multiple jurisdictional zones (...) provides the rights and obligations of a coastal State and third States (...). Second, given that the ocean is one unit in a physical sense, the proper management of the oceans necessitates international cooperation between States (...).”

⁶⁰ Cfr. SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, 1ra edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1991, p. 8

En el mar, el ser humano moderno desde su aparición, ha realizado infinidad de actividades que con el paso del tiempo han venido a ser facilitadas por el desarrollo tecnológico. No obstante, las necesidades de la humanidad han aumentado en razón del crecimiento exponencial, originando un impacto considerable al medio marino para satisfacer dichas necesidades.

2.2.1 Zonas marinas

Antes de analizar las reglas contenidas en la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, es conveniente recordar cómo se han clasificado las zonas marinas en la doctrina para efectos de conferirles derechos y obligaciones a los Estados.

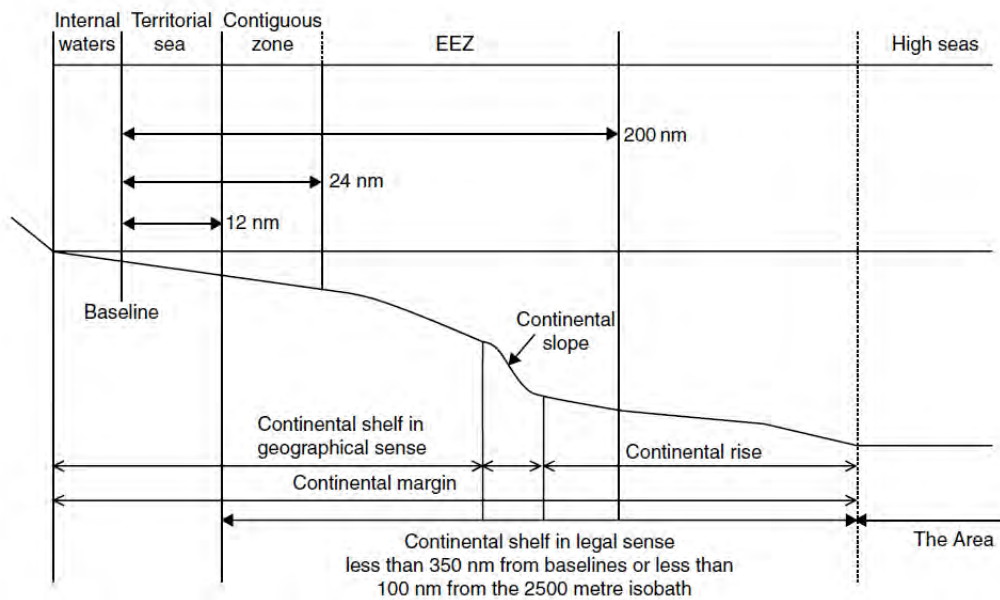
Los grandes doctrinarios del derecho del mar⁶¹ han utilizado los siguientes criterios para el estudio de las zonas marinas:

- I. Espacios marinos bajo diferentes esquemas de jurisdicción nacional: mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; y
- II. Espacios marinos más allá de la jurisdicción nacional: alta mar y la zona.

⁶¹ Esta propuesta ha sido respaldada por los Profesores y juristas: Alberto Székely (SZÉKELY, Alberto, Op. Cit, nota 60); Alonso Gómez-Robledo Verduzco (GÓMEZ ROBLEDOS VERDUZCO, Alonso, *El Nuevo derecho del mar: Guía introductiva a la Convención de Montego Bay*, 1ra edición, editorial Miguel Ángel Porrúa, México, 1986); Gilbert Gidel (GIDEL, Gilbert, *Le droit international public de la mer: le temps de paix, vol. 1*. Introduction, La haute mer, 1ra edición, Harvard Law Review, Paris, 1981, p.40).

La siguiente imagen ilustra la distribución de las diferentes áreas marinas referidas:

Imagen 1: Distribución de las zonas marinas



Fuente: TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Op. Cit., nota

59, p. 8

2.2.1.1 Mar Territorial

El artículo 3 de la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”:

“Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención”.⁶²

⁶² “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982, DOF 18 de marzo de 1983, artículo 3

El mar territorial comprende el espacio aéreo sobre éste, así como, la columna de agua, el lecho y al subsuelo. Actualmente la mayoría de los Estados Parte de la CONVEMAR han adoptado el criterio de que el mar territorial comprende 12 millas náuticas, sin embargo, hay Estados que han diferido con este criterio, llegando a considerar una extensión más amplia para el mar territorial.

La “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar” le otorga una serie de derechos al Estado ribereño sobre el mar territorial dentro de los cuales se encuentra el pleno ejercicio de su soberanía y jurisdicción sobre dicha zona marina.⁶³

Ahora bien, dicho tratado confiere al Estado ribereño la prerrogativa de dictar leyes y reglamentos sobre diferentes materias, incluyendo la investigación científica marina⁶⁴.

Al respecto, vale la pena poner de relieve que el concepto de investigación científica, aun no se ha desarrollado exhaustivamente. No obstante, con la entrada en vigor de la “Convención sobre el Patrimonio Cultural Subacuático”, la interpretación progresiva del concepto conlleva que pueda sustentarse que el concepto ahora también incluye a la arqueología marítima.

⁶³ Cfr. SHAW, Malcolm, *International Law, Op. Cit.*, nota 58, p.570

⁶⁴ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, *Op. Cit.*, nota 63, artículo 21; V

2.2.1.2 Zona Contigua

Respecto a la zona contigua nos dice el Profesor Tanaka, es un espacio marino contiguo al mar territorial, en el cual el Estado ribereño puede ejercer el control necesario para prevenir y castigar violaciones a sus costumbres, leyes fiscales, de inmigración y sanitarias⁶⁵. Esta podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

En esta zona, de acuerdo al artículo 33 de la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, el Estado ribereño puede tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) *Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;*
- b) *Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.*⁶⁶

2.2.1.3 Zona Económica Exclusiva

La Zona Económica Exclusiva es un concepto que fue desarrollado orgullosamente por países latinoamericanos, entre ellos México. El 2 de agosto de 1973 México, Colombia y Venezuela presentaron ante el Comité de los

⁶⁵ TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Op. Cit., nota 59, p. 121

⁶⁶ NOYES, John, *The Territorial Sea and Contiguous Zone*, en ROTHWELL, Donald, OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, United Kingdom, 2015; “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, Op. Cit., nota 63, artículo 33.

Fondos Marinos una propuesta de lo que en su momento ellos denominaron “mar patrimonial”, en el cual se consideraba una zona de 200 millas náuticas, como el concepto actual. Posteriormente, durante la sexta sesión de debate sobre la naturaleza jurídica de la zona económica exclusiva, una delegación de varios países presidida por el Jurista Jorge Castañeda logró una propuesta que fue adoptada⁶⁷.

La “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, en su artículo 55, nos proporciona la definición que finalmente se adoptó durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar:

*La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.*⁶⁸

A diferencia de las áreas marinas antes analizadas, la zona económica exclusiva debe ser reclamada por el Estado ribereño mediante una declaración presentada ante el Secretario General de la ONU, en la cual se establezcan los límites exactos del alcance de la zona económica exclusiva que propone⁶⁹.

⁶⁷ GÓMEZ ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, Op. Cit., nota 6, p. 62 Y 63.

⁶⁸ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, Op. Cit., nota 63, artículo 55.

⁶⁹ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, Op. Cit., nota 63, artículo 75 (2); ANDREONE, Gemma, *The Exclusive Economic Zone*, en ROTHWELL, Donald,

Un punto interesante sobre la Zona Económica Exclusiva es que no sólo los Estados parte de la “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar” han adoptado esta disposición, sino que ahora podemos decir que esta regla, además de ser una norma convencional, también es una norma consuetudinaria.

La Zona Económica Exclusiva tiene una extensión de 200 millas náuticas⁷⁰, lo que equivale a unos 370 kilómetros aproximadamente. Comprende el suelo, subsuelo, columna de agua y el espacio aéreo.

Los derechos del Estado ribereño consisten en:

- Derechos soberanos para fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- Jurisdicción, con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; Investigación científica marina; protección y preservación del medio marino.⁷¹

OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, United Kingdom, 2015

⁷⁰ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, *Op. Cit, nota 63*, artículo 57

⁷¹ TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, *Op. Cit.*, nota 59, p. 129-130; “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, *Op. Cit, nota 7*, artículo 56; ANDREONE, Gemma, *The Exclusive Economic Zone*, en ROTHWELL, Donald,

2.2.1.4 Plataforma continental

La plataforma continental, nos dice el Profesor Malcolm Shaw, es *una expresión geológica refiriéndose a las cornisas que se proyectan de la masa continental hacia los mares y que están cubiertas con una capa de agua poco profunda (unos 150-200 metros) y que finalmente caen en las profundidades del océano*⁷².

Por su parte, el artículo 76 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar establece la definición de plataforma continental que se ha adoptado como norma convencional y consuetudinaria⁷³:

*La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.*⁷⁴

OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, United Kingdom, 2015;

⁷² SHAW, Malcolm, *International Law*, Op. Cit., nota 58, p.584

⁷³ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *North Sea Continental Shelf cases, República Federal de Alemania c. Dinamarca/Países Bajos, Sentencia de fondo, 20 de febrero de 1969*, ICJ Rep 3, para. 39.

⁷⁴ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, Op. Cit, nota 63, artículo 76

Ahora bien, la zona económica exclusiva no es lo mismo que la plataforma continental. De hecho una de las diferencias es su naturaleza jurídica: mientras que para tener una zona económica exclusiva se debe realizar un acto unilateral para reclamarla, en el caso de la plataforma continental los Estados ribereños tienen per se una plataforma continental de 200 millas náuticas, es decir, estamos ante un derecho inherente⁷⁵.

Para efectos de tener un mejor entendimiento sobre esta cuestión, volvemos a citar un *obiter* del caso de Libia vs. Malta, resuelto por la Corte Internacional de Justicia:

*(...)A pesar de que puede haber una plataforma continental donde no haya zona económica exclusiva, no puede existir una zona económica exclusiva sin una plataforma continental correspondiente. En este sentido, para fines jurídicos y prácticos, el criterio de distancia debe aplicarse ahora tanto a la plataforma continental como a la zona económica exclusiva (...)*⁷⁶

⁷⁵ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *North Sea Continental Shelf cases, República Federal de Alemania c. Dinamarca/Países Bajos*, Sentencia de fondo, 20 de febrero de 1969, ICJ Rep 3, para. 22

⁷⁶ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Continental Shelf, Libia c. Malta*, Sentencia de fondo, 3 de junio de 1985, ICJ Reports, p. 51, para. 34.

(...)Although there can be a continental shelf where there is no exclusive economic zone, there cannot be an exclusive economic zone without a corresponding continental shelf. It follows that, for juridical and practical reasons, the distance criterion must now apply to the continental shelf as well as to the exclusive economic zone(...)

De lo anterior podemos interpretar que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan la condición jurídica de la columna de agua ni del espacio aéreo.

Ahora bien, hablando de los derechos del Estado ribereño podemos decir que tiene los siguientes:

- Ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental para efectos de exploración y de la explotación de sus recursos naturales. En este tenor, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta por cualquier causa, nadie podrá explotarlos a menos de que cuente con el consentimiento del Estado.⁷⁷

2.2.2 Régimen de inmunidades en el derecho del mar.

Desde los inicios del derecho internacional, los Estados han gozado de ciertos privilegios e inmunidades, con el objeto de que estos puedan actuar e interactuar soberanamente con el resto de los miembros de la comunidad internacional.

El derecho de las inmunidades estatales, nos dice el profesor Hazel Fox, se refiere al otorgamiento, conforme a derecho internacional, de inmunidades a los Estados para permitirles realizar sus funciones públicas de manera efectiva, así

⁷⁷ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, *Op. Cit.*, nota 63, artículo 77; SHAW, Malcolm, *International Law*, *Op. Cit.*, nota 58, p.589-590

como para permitir a los representantes de los Estados asegurar la apropiada conducción de las relaciones internacionales.⁷⁸

La Corte Internacional de Justicia, ha establecido en uno de los casos más emblemáticos sobre el tema de inmunidades:

“[...] la regla de la inmunidad estatal ocupa un lugar importante en el derecho internacional y en las relaciones internacionales. Deriva del principio de soberanía equitativa de los Estados, el cual, como el artículo 2, párrafo 1, de la Carta de las Naciones Unidas establece, es uno de los principios fundamentales del orden legal internacional.[...]”⁷⁹

Actualmente se manejan dos criterios respecto a las inmunidades de los Estados: el primero, considera que las inmunidades de los Estados es absoluta, y que únicamente se pierde cuando se renuncia a dicha prerrogativa; y el segundo - más restrictivo- considera que en ciertos casos las inmunidades deben considerarse inoperantes para efectos de evitar que los Estados incurran en abusos.⁸⁰

⁷⁸ Cfr. FOX, Hazel y WEBB, Philippa, *The Law of State Immunity*, 3ra edición, 2013, Oxford, Reino Unido, Oxford University Press, p. 1

⁷⁹ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Jurisdictional Immunities of the State, Alemania c. Italia: Grecia interviniendo*, Sentencia de fondo, 3 de febrero de 2012, ICJ Reports 2012, p. 99, para.57.

“(...)The Court considers that the rule of State immunity occupies an important place in international law and international relations. It derives from the principle of sovereign equality of States, which, as Article 2, paragraph 1, of the Charter of the United Nations makes clear, is one of the fundamental principles of the international legal order.(...)”

⁸⁰ Cfr. SHAW, Malcolm, *International Law*, Op. Cit, nota 58, p.701-704

Según la práctica actual, el segundo criterio es el que mejor responde a la realidad social de la comunidad internacional, en virtud de que diversos factores y circunstancias han cambiado desde los tiempos en que se consagraron estas inmunidades -las cuales datan de la época de la llamada Paz de Westfalia de 1648-, y por lo tanto, es el que hoy día goza de más arraigo.

Siguiendo la línea del criterio restrictivo, el profesor Malcolm Shaw nos comenta que se deben distinguir los actos que realiza un Estado. En primer término, los actos de gobierno son denominados actos *iure imperii*, mientras que aquellos relacionados con la actividad privada y de comercio se denominan actos *iure gestionis*.⁸¹

En el caso de México, se ha comenzado a adoptar el criterio restrictivo previamente explicado. Al respecto, la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación considera que, debido a la evolución del concepto de inmunidad jurisdiccional, existen dos tipos de actos los cuales pueden llevarse a cabo tanto por los Estados como por los organismos internacionales: 1) *iure imperii*, en ejercicio de su facultad soberana; y 2) *iure gestionis*, actos que realiza como cualquier particular, supuesto en que -por regla general-, no se reconoce la referida inmunidad.⁸²

⁸¹ Cfr. SHAW, Malcolm, *International Law*, Op. Cit, nota 58, p.701

⁸² SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Inmunidad jurisdiccional internacional, no es prerrogativa ilimitada, Novena Época, Segunda Sala, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Tomo IV, marzo de 2003, pág. 141.

La Suprema Corte de Estados Unidos, así como cortes de circuito, han considerado en diversos casos que una actividad es comercial cuando un gobierno extranjero actúa, no como regulador de un mercado, sino como una persona privada en el mercado.⁸³

Ahora bien, por lo que respecta a los bienes de los Estados, estos mismos criterios también se aplican y se extienden a aquellos, siempre y cuando estos se encuentren inmersos en un contexto de actos *iure imperii*.⁸⁴ En este sentido, a continuación se abordarán los criterios respecto a los barcos de guerra u oficiales de un Estado, y cómo opera la inmunidad sobre ellos aun en su calidad de pecio.

2.2.2.1 Barcos de guerra y oficiales

En virtud de que el trabajo en cuestión lidia con los pecios de barcos, a continuación me abocaré a explicar cómo es que este régimen de inmunidades opera en los barcos que son propiedad de un Estado.

Por lo que toca a los barcos de guerra o de uso oficial, la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar” codificó en los artículos 95 y 96 una

⁸³ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Republic of Argentina v. Weltover, Inc.*, 12 de junio de 1992, 504 U.S. 607, 614; CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Guevara v. Peru*, 1 de noviembre de 2006, 468 F.3d 1289, 1298; CORTE DE APELACIÓN DEL NOVENO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Cassier v. Spain*, 2010, 616 F.3d 1019, 1028-1030.

⁸⁴ FOX, Hazel y WEBB, Philippa, *The Law of State Immunity, Op. Cit*, nota 78, 1-2

regla de costumbre internacional relacionada con la inmunidad de jurisdicción de la que gozan.

“[...]Artículo 95 Inmunidad de los buques de guerra en la alta mar.

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

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

*Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.[...]*⁸⁵

Aun cuando un Estado no fuera parte de la citada convención, esta regla también ha sido reconocida como regla de costumbre internacional. En este tenor, el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar (ITLOS), en el caso de la fragata *ARA Libertad*, determinó que -de acuerdo al derecho internacional general- un barco de guerra goza de inmunidad, aun encontrándose en aguas interiores⁸⁶.

⁸⁵ “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, *Op. Cit.*, nota 63, artículos 95 y 96.

⁸⁶ TRIBUNAL INTERNACIONAL PARA EL DERECHO DEL MAR, *ARA Libertad*, Argentina c. Ghana, Orden de Medidas Provisionales, 15 de diciembre de 2012, para. 95.

“[...] in accordance with general international law, a warship enjoys immunity, including in internal waters, and that this is not disputed by Ghana.[...]”

Asimismo, diversos casos de cortes domésticas norteamericanas han comulgado con este criterio⁸⁷.

En este sentido, la práctica judicial de varios Estados, incluyendo a Estados Unidos y Reino Unido, ha establecido que los criterios de inmunidad otorgados a barcos en operación también son aplicable a los pecios de ese tipo de barcos, en el entendido de que, a pesar de que el barco se hundió éste sigue manteniendo la inmunidad hasta en tanto no se renuncie a ella. (i.e., criterio de la continuidad de inmunidad estatal)⁸⁸.

En relación con la materia del presente trabajo de investigación, la profesora Sarah Dromgoole, considera que el régimen de inmunidades que opera con los barcos oficiales o de guerra, representa un medio de protección de los intereses del Estado involucrado –entre ellos los culturales- en contra de los buscadores de tesoros o entidades privadas que buscan obtener la propiedad de los pecios y su contenido⁸⁹.

⁸⁷ CORTE DE DISTRITO DE NUEVA YORK, *Northeast Research, LLC v One Shipwrecked Vessel*, 27 de mayo de 2010, 790 F. Supp.2d 56; CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, 21 de julio de 2000, 221 F.3d 634.

⁸⁸ Cfr. CORTE DE DISTRITO DE NUEVA YORK, *Northeast Research, LLC v One Shipwrecked Vessel*, 27 de mayo de 2010, 790 F. Supp.2d 56; CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, 21 de julio de 2000, 221 F.3d 634; *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, (2011) 675 F. Supp.2d 1126 (11th Cir.) (Odyssey); Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Op. Cit., nota 3, p.97 y 98

⁸⁹ Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Op. Cit., nota 3, p.104

En el caso del patrimonio cultural subacuático, es muy común que se generen disputas en torno a pecios de buques de guerra u oficiales que participaron en algún conflicto armado o que desempeñaron funciones oficiales de gran trascendencia, lo cual les otorga un valor histórico, cultural, así como económico muy alto y – por lo tanto- los hace codiciados. Por ejemplo, España ha reiterado y reclamado en los últimos años que es el legítimo propietario de sus navíos hundidos entre los siglos XVII y XIX.

Uno de estos casos es aquel de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, la cual participó en la batalla naval del Cabo de Santa María del 5 de octubre de 1804⁹⁰. La fragata participó en el enfrentamiento entre una flota española y una inglesa, y fue hundida ese mismo día con una carga de plata y oro muy valiosa.

En 2007, la empresa norteamericana *Odyssey Marine Exploration, Inc.* intentó – para los efectos del presente trabajo, de manera ilegítima- reclamar los derechos de propiedad sobre el pecio y sobre la valiosa carga dentro de la fragata⁹¹. No obstante, en 2011, la 11ª Corte de Distrito determinó que el *Nuestra Señora de las Mercedes* era un barco de guerra español al momento de su hundimiento y

⁹⁰ Esta batalla fue el antecedente directo de la famosa *batalla de Trafalgar*, en la que se enfrentaron la escuadra inglesa, y las escuadras españolas y francesas, misma que fue ganada por la armada inglesa al mando del Almirante Horatio Nelson, quien murió en acción.

⁹¹ En efecto, la empresa *Odyssey Marine Exploration* –cautelosa y dolosamente- realizó operaciones ilegales de salvamento sobre el pecio del *Nuestra Señora de las Mercedes*, ocultando ese nombre bajo la denominación *Black Swan*. Sus acciones estuvieron siempre encaminadas a disuadir al gobierno español de que la enorme cantidad de monedas obtenidas de “algún lugar” del Océano Atlántico pertenecía a un galeón español.

por lo tanto que gozaba de inmunidad jurisdiccional. Consecuentemente, la propiedad del pecio correspondía al Reino de España en tanto este no renunciara expresamente a sus derechos⁹².

Para efectos de los criterios jurídicos sobre los pecios, este caso fue un parte aguas en la materia del patrimonio cultural subacuático puesto que, además de reafirmar el criterio de la continuidad de la inmunidad estatal en los pecios, también extiende atinadamente dicha inmunidad al cargamento contenido en el pecio. Al final, la empresa *Odyssey Marine Exploration* perdió la batalla legal y junto con las cerca de 594,000 monedas de oro y plata que había sustraído, al igual que otros objetos valiosos.

Con este criterio se logró reforzar la protección jurídica de todos aquellos pecios que en su momento desempeñaron funciones oficiales o fungieron como barcos de guerra. Desafortunadamente, los barcos meramente comerciales con valor histórico no corren con la misma suerte.

2.2.2.2 Barcos comerciales

Además de pecios de barcos que realizaban funciones oficiales, los fondos marinos también alojan pecios de barcos que se desempañaban como barcos comerciales, y que por lo tanto no gozan de inmunidad. Por ejemplo: el *Titanic*, cuya propiedad fue reclamada por la empresa *RMS Titanic* por medio de reglas

⁹² CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126.

del derecho marítimo⁹³; el buque de vapor *SS Central America –y su valioso cargamento de oro-*, descubierto por la empresa *Treasure Salvors Inc*⁹⁴, quien se quedó con los derechos de propiedad con base en el principio *finders keepers* (acepción que se abordará en el capítulo III de este trabajo).

No obstante, el régimen de inmunidad puede ser aplicable a ciertos barcos que no fungían como barcos oficiales al momento de su hundimiento, siempre y cuando cumplan con determinados criterios. Sobre el particular, la Comisión de Derecho Internacional, por medio del *Séptimo Reporte sobre inmunidades jurisdiccionales de los Estados y sus propiedades*, de 1985, también consideró que un barco goza de inmunidad si éste es patrocinado directamente por un Estado⁹⁵.

Por ejemplo, los llamados corsarios, quienes por medio de las patentes de corso se les otorgaban mandatos oficiales en representación del Estado patrocinador,⁹⁶podían incluso realizar operaciones bélicas y de saqueo sin que esto fuese considerado como acto de piratería⁹⁷.

⁹³ CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO, *RMS Titanic Inc. v the Wrecked and Abandoned Vessel*, 2002, 286 F.3d 194.

⁹⁴ Para una visión más detallada sobre el descubrimiento y actuaciones legales en torno al *SS Central America*, se recomienda la lectura de: KINDER, Gary, *Ship of Gold in the Deep Blue Sea*, 1ª edición, Grove Press, Nueva York, 1998.

⁹⁵ Cfr. *Séptimo Reporte sobre Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus Bienes por el Relator Especial Sompong Sucharitkul* ('*Seventh report on jurisdictional immunities of States and their property by Mr., Special Rapporteur*, Comisión de Derecho Internacional, UN Doc. A/CN.4/388 and Corr.1, 28 de marzo de 1985, para. 127

⁹⁶ Cfr. *Séptimo Reporte sobre Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus Bienes por el Relator Especial Sompong Sucharitkul*, *op. Cit.*, nota 95, para. 127-128

⁹⁷ Para un análisis jurídico-histórico más detallado sobre el corso marítimo, véase: CRUZ BARNEY, Óscar, *El Corso Marítimo*, 1ª edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2013, p. 61-191

Luego entonces, para poder investir con inmunidades a un barco comercial, se deben analizar el tipo de funciones que desempeñaba al momento del hundimiento. Si se prueba que realizaba funciones en nombre o bajo el patrocinio de un Estado, entonces la inmunidad puede operar.

2.2.3 Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar atinentes a patrimonio cultural subacuático.

Como ha quedado demostrado, la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar codificó ciertas reglas de derecho consuetudinario para efectos de determinar los derechos y obligaciones de los Estados para con las zonas marinas, sobre el régimen de inmunidades de las embarcaciones de los Estados, entre otras. Sin embargo, también contiene reglas que hasta la fecha siguen siendo tema de debate respecto a su interpretación y aplicación.

Las reglas de protección del patrimonio cultural subacuático que se cristalizaron en el citado tratado son muy escasas y vagas. En primer término tenemos el artículo 149, el cual trata sobre los objetos arqueológicos e históricos que se encuentran en los fondos marinos más allá de la jurisdicción de los Estados, denominada la zona. Al respecto, dicho precepto establece:

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

De este artículo se observan ciertos elementos que pueden ser sujetos de múltiples interpretaciones por lo que respecta a los derechos preferentes ya que no establece un régimen conciso respecto a quien tiene mayor preponderancia al momento de reclamar los intereses de un pecio.

En segundo término, el artículo 303 establece un paupérrimo catálogo de obligaciones y disposiciones sobre el tratamiento del patrimonio cultural subacuático, provocando con ello vacíos legales. Al respecto, establece:

“Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar

1. Los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarán a tal efecto.

2. A fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquellos de los fondos marinos de la zona a que se refiere ese artículo sin su autorización constituye una infracción, cometida en su territorio o en su mar territorial, de las leyes y reglamentos mencionados en dicho artículo.

3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales.

4. Este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico.”

Como primer punto, del artículo anterior se desprende la obligación de proteger y cooperar para tal fin con los Estados que pudiesen tener algún tipo de interés. Al respecto, el profesor Tullio Scovazzi, especialista en derecho internacional del patrimonio cultural, refiere que un Estado puede ser responsable internacionalmente cuando éste destruya o promueva la destrucción de patrimonio cultural subacuático dentro de su jurisdicción.⁹⁸

Ahora bien, una de las principales críticas al artículo 303 es que deja abierta la puerta para que operen las reglas del derecho marítimo concernientes al salvamento marítimo. Esta regla, como será analizada en el siguiente capítulo, representa una serie amenaza para la protección del patrimonio cultural subacuático, en virtud de que en la mayoría de los casos, las operaciones de salvamento marítimo de un pecio son para efectos comerciales, e incluso, no contemplan estándares arqueológicos para preservar los pecios.⁹⁹

Como se puede observar, las disposiciones de la CONVEMAR resultan muy vagas y dejan una laguna jurídica muy grande, de la cual derivan amenazas para el patrimonio cultural subacuático, sin embargo, la comunidad internacional reaccionó ante este escenario de inseguridad legal como veremos a continuación.

2.2.4 Sucesión de Estados.

⁹⁸ Cfr. SCOVAZZI, Tullio, GARABELLO Roberta; *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, *Op.Cit.*, nota 57, pag. 4

⁹⁹ Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, *Op.Cit.*, nota 3, p.35

Al analizar los derechos de propiedad que un Estado tiene sobre un pecio, también puede considerarse una vieja regla de derecho internacional, la sucesión de Estados.

La sucesión de Estados se define como la sustitución de un Estado por otro en la responsabilidad de las relaciones internacionales de un territorio. Una sucesión de Estados puede tomar varias formas, la que a nosotros nos interesa es cuando una colonia se independiza y forma un nuevo Estado¹⁰⁰.

La sucesión de Estados ocurre cuando hay un reemplazo definitivo de un Estado por otro nuevo respecto a su soberanía sobre un territorio determinado, que sea de conformidad con el derecho internacional¹⁰¹.

De acuerdo al profesor Daniel Patrick O'Connell, la doctrina que más se ha utilizado en la sucesión de Estados es la denominada sucesión universal, la cual implica que los derechos y obligaciones del Estado predecesor, relacionados con el territorio transferido, son transferidos al Estado sucesor. Por lo tanto, el Estado sucesor hereda los derechos y obligaciones derivados de tratados del Estado predecesor, así como la propiedad pública y las deudas del mismo¹⁰².

Adicionalmente, existe jurisprudencia internacional que reconoce a la regla de sucesión de Estados como una regla de costumbre internacional, la cual dispone

¹⁰⁰ EMANUELLI, C. State Succession, Then and Now, With Special Reference to the Louisiana Purchase, Louisiana Law Review, Vol, 63, Nú. 4, 2003, p. 1278.

¹⁰¹ CRAWFORD, James, *The Creation of States in International Law*, 2da edición, Oxford University Press, Reino Unido, 2005, p.423

¹⁰² Cfr. O'CONNELL, Daniel Patrick, *The Law of State Succession*, 1era edición, Cambridge University Press, Reino Unido, 1956, p. 6-9.

que en caso de que un Estado se independice de otro, los bienes y deudas pasan al nuevo Estado¹⁰³.

En el caso del patrimonio cultural subacuático, esta regla podría ser aplicada para determinar la propiedad de un pecio que se localice dentro del territorio transferido a un nuevo Estado, por ejemplo, aquellos pecios que se encuentran en el territorio que las colonias americanas adquirieron al independizarse de España.

Asimismo, como se desprende del párrafo anterior, habría que analizar las circunstancias específicas de cada caso, desde los términos y alcances en que se realizó la sucesión, hasta las reglas de derecho internacional que aplicaban en el momento de dicho acto jurídico.

2.3 Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001

El descubrimiento del *Titanic* en 1985, y la posterior extracción de diversos objetos del mismo, dieron pauta a una preocupación de la comunidad internacional derivada del peligro latente derivado del desarrollo tecnológico que ahora permitía al hombre llegar a los fondos marinos, y con ello, a los pecios.

La Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático fue adoptada el 2 de noviembre de 2001, durante la Conferencia General de la

¹⁰³ CORTE PERMANENTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Peter Pázmány University*, 1933, PCIJ Seria A/B, No. 61, 237; CRAWFORD, James, *The Creation of States in International Law*, Op. Cit., nota 101, p. 430

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 31ª reunión, celebrada en París del 15 de octubre al 3 de noviembre de 2001.

Este tratado surgió como una respuesta a las disposiciones deficientes de la CONVEMAR que intentaron lidiar con el tema del patrimonio cultural subacuático. En esta tesitura, el profesor Tullio Scovazzi nos comenta que esta Convención surgió como una defensa ante los resultados del régimen contradictorio y contraproducente de la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”¹⁰⁴.

No obstante, también debemos estar conscientes de que la mayoría de las reglas de la Convención de la UNESCO, son reglas cristalizadas, es decir, son nuevas en el orden normativo internacional, por lo cual muchas de ellas no han sido aceptadas por la comunidad internacional.

Un ejemplo de esto se puede ver en la lista actual de los Estados parte de la Convención, en la cual no figuran países de gran envergadura en el sector marítimo, por ejemplo: Suecia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido, Estados Unidos, Alemania, Países Bajos, por mencionar algunos.

Al respecto la profesora Dromgoole opina que el régimen de la Convención de la UNESCO inicialmente se basó en reglas patrimonio cultural, no obstante, al ser

¹⁰⁴ Cfr. SCOVAZZI, Tullio, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, Op. Cit., nota 57, pag. 16

un instrumento diseñado para regular actividades en el mar le da un carácter híbrido, el cual ha causado polémica debido a los temas políticos sobre la gobernanza de los océanos que se derivan de su contenido¹⁰⁵.

Para el profesor Tullio Scovazzi, esta Convención contiene tres reglas torales para efectos de protección del patrimonio cultural subacuático: 1) la supresión de los efectos de las reglas del salvamento marítimo y hallazgo; 2) la exclusión del principio *first come, first served* para el patrimonio encontrado en la plataforma continental; 3) reforzar la cooperación regional¹⁰⁶.

En mi opinión, esta Convención tiene un amplio contenido para efectos de la protección del patrimonio cultural subacuático que debiesen ser tomadas en cuenta en conjunción con otras reglas del derecho del mar. En este sentido, analizaré las reglas más importantes de la Convención.

2.3.1 Definición de patrimonio cultural subacuático.

De acuerdo al artículo 1. 1 de la Convención, se entiende por patrimonio cultural subacuático:

“[...] todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o

¹⁰⁵ Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Op.Cit., nota 3, p.24

¹⁰⁶ Cfr. SCOVAZZI, Tullio, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, Op. Cit., nota 57, pág. 15

totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:

[...]

- (i) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; [...]"¹⁰⁷*

De la definición se desprende el criterio temporal de considerar como patrimonio cultural subacuático a aquellos objetos con un mínimo de 100 años. Este criterio refleja una práctica internacional de algunos países, considerados como potencias en el sector marítimo.

Por ejemplo, Noruega, en su Ley de Patrimonio Cultural establece que el Estado tiene el derecho de propiedad de barcos, cascos, cargamento y todo aquello que se encuentra a bordo que tengan más de 100 años de antigüedad, cuando de las circunstancias se desprenda que no hay una posibilidad razonable de encontrar un propietario¹⁰⁸.

¹⁰⁷ *Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*, Op. Cit., nota 4, artículo 1.

¹⁰⁸ *Ley del Patrimonio Cultural de Estados Unidos de América (Cultural Heritage Act)*, publicada el 9 de junio de 1978, última enmienda del 3 de marzo de 2000, párrafo 14.
[...]*The State shall have the right of ownership of boats more than 100 years old, ships' hulls, gear, cargo and anything else that has been on board, or parts of such objects, when it seems clear under the circumstances that there is no longer any reasonable possibility of finding out whether there is an owner or who the owner is.[...]*

Pero entonces, ¿qué sucede con aquellos pecios que tienen menos de 100 años, y que no gozan de inmunidad soberana en virtud de que nos son barcos de guerra u oficiales? En mi opinión, si ampliamos el margen de protección a todos los barcos hundidos, entonces, no habrá una distinción respecto a cuáles tienen un valor cultural e histórico, y por ende, se correría el riesgo de que el margen de protección sea nulo.

Como segundo punto, la definición menciona que deben ser *rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico*. Esta expresión no ha sido tratada por convenciones enfocadas al patrimonio cultural anteriormente, más bien, se han referido al valor universal excepcional.

Al respecto, las directrices prácticas para la aplicación de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial y Natural de 1972, establece que por valor Universal Excepcional se debe entender, *toda importancia cultural y/o natural tan extraordinaria que trasciende las fronteras nacionales y cobra importancia para las generaciones presentes y venideras de toda la humanidad. Por lo tanto, la protección permanente de este patrimonio es de capital importancia para el conjunto de la comunidad internacional*¹⁰⁹.

Como se puede observar, la definición es vaga. No obstante, en mi opinión, el valor histórico y cultural deviene del contexto histórico y cultural en el que estuvo inmerso el pecio, previo a su hundimiento, y cómo éste puede ayudar a

¹⁰⁹ DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law, Op.Cit*, nota 3, p.24

comprender mejor el pasado de la vida humana en el mar, o en un contexto histórico específico, por ejemplo, la vida colonial o el comercio en los siglos XVII y XVIII.

2.3.2 Prohibición para aplicar reglas de derecho marítimo.

Uno de los principales avances de esta convención es que pone un candado para evitar que los Estados o particulares invoquen reglas derecho marítimo para intentar reclamar la propiedad de un pecio. Al respecto, el artículo 4 del tratado en cuestión establece:

[...]Artículo 4 - Relación con las normas sobre salvamento y hallazgos
Ninguna actividad relacionada con el patrimonio cultural subacuático a la que se aplica la presente Convención estará sujeta a **las normas sobre salvamento y hallazgos**, a no ser que:

- (a) esté autorizada por las autoridades competentes, y
- (b) esté en plena conformidad con la presente Convención, y
- (c) asegure que toda operación de recuperación de patrimonio cultural subacuático se realice con la máxima protección de éste. [...] ¹¹⁰

A reserva de que en el capítulo tercero se abordarán a detalle el contenido de las reglas de derecho marítimo sobre salvamento marítimo y el principio de hallazgo

¹¹⁰ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op. Cit., nota 4*, artículo 4.

(*finders keepers*), para efectos de esta explicación, basta con mencionar que dichas reglas son utilizadas en su mayoría por las empresas privadas cazadoras de tesoros para reclamar la propiedad de un pecio, como el caso del *Titanic*, en el cual las cortes norteamericanas decidieron otorgar los derechos de propiedad a la empresa que realizó el descubrimiento¹¹¹.

2.3.3 Disposiciones sobre las zonas marinas.

Sin duda los artículos 7 a 12 de la Convención resultan ser los más controversiales, en virtud de que se refieren a la protección del patrimonio cultural subacuático ateniendo a la zona marina en la que se encuentra, de ahí la utilidad de *tener claras las reglas del derecho del mar respecto a la división de las zonas marinas*.

A *continuación* analizaré los preceptos contenidos en la Convención de la UNESCO de 2001 referentes a los casos de presencia de patrimonio cultural subacuático en las zonas marinas.

2.3.3.1 Mar territorial y zona contigua

El artículo 7 de la Convención establece:

“[...]”

1. *En el ejercicio de su soberanía, los Estados Partes tienen el derecho exclusivo de reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al*

¹¹¹ CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO, *RMS Titanic Inc. v the Wrecked and Abandoned Vessel*, 2002, 286 F.3d 194.

patrimonio cultural subacuático en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.

2. *Sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y normas de derecho internacional aplicables a la protección del patrimonio cultural subacuático, los Estados Partes exigirán que las Normas se apliquen a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático situado en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.*
3. *En sus aguas archipelágicas y mar territorial, en el ejercicio de su soberanía y de conformidad con la práctica general observada entre los Estados, con miras a cooperar sobre los mejores métodos de protección de los buques y aeronaves de Estado, los Estados Partes deberían informar al Estado del pabellón Parte en la presente Convención y, si procede, a los demás Estados con un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica, del descubrimiento de tales buques y aeronaves de Estado que sean identificables. [...]*¹¹²

Del precepto anterior se observa que se le otorga cierta potestad soberana a los Estados ribereños respecto a la regulación sobre el patrimonio cultural subacuático, siempre y cuando se apege a los dispuesto por la Convención y su anexo, el cual será analizado a detalla más adelante.

¹¹² “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op. Cit., nota 4.*

Por lo que respecta a barcos oficiales o de guerra, el Estado ribereño tiene obligación de *respetar* la inmunidad soberana y no ejercer acción alguna sobre ellos¹¹³. No obstante, en el apartado 3 del artículo nos encontramos con el lenguaje *los Estados Partes deberían informar al Estado del pabellón Parte*, del cual se interpreta que el deber de informar es potestativo y no obligatorio. Por lo tanto, considero que un Estado ribereño que halle el pecio de un barco de guerra en su mar territorial, tiene la obligación de respetar la inmunidad conferida por el derecho internacional y no ejercer acción alguna sobre él, pero no tiene la obligación estricta de informar sobre su localización al Estado de pabellón.

Por lo que respecta a la zona contigua, el artículo 8 de la Convención le otorga un régimen muy similar al conferido por el artículo 7 antes descrito, observando en todo momento las disposiciones de la Convención y su anexo¹¹⁴.

2.3.3.2 Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental y la Zona

El artículo 9 dispone que *todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental*¹¹⁵.

A diferencia de los artículos anteriores, yo interpreto que en el artículo 9 sí se cuenta con una obligación explícita de informar al Estado de pabellón

¹¹³ CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126.

¹¹⁴ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op. Cit.*, nota 4 artículo 8

¹¹⁵ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op. Cit.*, nota 4, artículo 9.

correspondiente, en caso de que se hayan encontrado barcos oficiales o de guerra dentro de la zona económica exclusiva o plataforma continental de un Estado ribereño, o bien, en caso de que se pretendan realizar actividades respecto de ese pecio.

En esta tesitura, esta disposición establece que cada Estado Parte declarará la forma en que transmitirá la información prevista en el mismo. Al respecto, México realizó la siguiente declaración:

*“Los Estados Unidos Mexicanos manifiestan que, en observancia de lo dispuesto en el Artículo 9, numeral 2, de la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001, transmitirá, por la vía diplomática, al Director General de la UNESCO la información relativa a todo descubrimiento de patrimonio cultural subacuático o actividad dirigida a dicho patrimonio realizado por sus nacionales o buques que enarboleden su pabellón en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de otro Estado Parte para que se comunique a los demás Estados Partes.”*¹¹⁶

Lo anterior refleja que nuestro país, por medio de la Dirección General de la Organización de las Naciones Unidas de la Secretaría de Relaciones Exteriores transmitirá la información conducente al Director General de la Organización de

¹¹⁶ Declaración de los Estados Unidos Mexicanos respecto al contenido del artículo 9 de la Convención, 5 de julio de 2006, consultada en: <http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-culturalheritage/2001-convention/declarations-and-reservations/>, 6 de junio de 2016.

las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura para efecto de que se informe a los Estados partes.

Por lo que respecta a los pecios encontrados en la zona, los artículos 11 y 12 de la Convención establecen un régimen similar al expuesto en este apartado.

2.3.4 Obligación de cooperar.

La obligación de cooperar ha sido reconocida como una norma de derecho internacional.¹¹⁷ Al respecto, el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar, estableció que el deber de cooperar es un principio fundamental dentro del derecho internacional general.¹¹⁸

En este orden de ideas, la cooperación internacional también es un mecanismo que debe ser implementado para la debida protección del patrimonio cultural subacuáticos. La Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático incluyó esta regla en su artículo 19. Para efecto del siguiente análisis, me abocaré al párrafo primero de dicho precepto, el cual establece:

“[...]Los Estados Partes deberán cooperar entre sí y prestarse asistencia para velar por la protección y gestión del patrimonio cultural subacuático en virtud de la presente Convención, incluyendo cuando sea posible, la

¹¹⁷ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *North Sea Continental Shelf cases, República Federal de Alemania c. Dinamarca/Países Bajos, Sentencia de fondo, 20 de febrero de 1969*, ICJ Rep 3, 47; CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Gabčíkovo-Nagymaros Project, Hungría c. Eslovaquia, Memorial de Hungría, 1997*, ICJ Rep 7, 203.

¹¹⁸ TRIBUNAL INTERNACIONAL PARA EL DERECHO DEL MAR, *MOX Plant Case, Irlanda c. Reino Unido, Orden de medidas provisionales, 3 de diciembre de 2001*, ITLOS Reports 2001, para. 82

colaboración en la exploración, la excavación, la documentación, la conservación, el estudio y la presentación de ese patrimonio.[...]" ¹¹⁹

Sobre el particular, un claro ejemplo de la implementación de este artículo es el *Memorándum de Entendimiento entre México y España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático*, firmado en junio de 2014¹²⁰.

El Memorándum de Entendimiento, tiene como objetivo *el intercambio de información respecto a la localización ya realizada o a la localización potencial e identidad de recursos y sitios de patrimonio cultural subacuático de potencial un interés para alguno de los gobiernos firmantes*¹²¹.

2.3.5 Anexo de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

La Convención de la UNESCO de 2001, cuenta con un anexo intitulado *Normas relativas a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático*. Este

¹¹⁹ "Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático", *Op. Cit, nota 4*, artículo 19.

¹²⁰ *Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Educación Pública del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Educación, Cultura, y Deporte del Gobierno de España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático*, firmado el 5 y 10 de junio de 2014, en la Ciudad de México y Madrid.

¹²¹ *Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Educación Pública del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Educación, Cultura, y Deporte del Gobierno de España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático*, firmado el 5 y 10 de junio de 2014, en la Ciudad de México y Madrid.

anexo, de acuerdo al artículo 33 de la Convención, es parte integrante de ella y, salvo disposición expresa en contrario, cualquier referencia a esta Convención constituye asimismo una referencia a las Normas¹²², por lo tanto, es vinculante para las partes.

Estas normas, nos comenta Sarah Dromgogle, surgen como una propuesta para poder dar un adecuado tratamiento al patrimonio cultural subacuático, una vez que se tenga contacto con él¹²³.

En primer término, fueron impulsadas por la Asociación de Derecho Internacional (ILA, por sus siglas en inglés), quienes manifestaron la necesidad de contar con estándares arqueológicos para regular las actividades concernientes con el patrimonio cultural subacuático.¹²⁴ Para tal fin, la ILA da apoyo en los trabajos del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), organización internacional no gubernamental, dedicada a la conservación de los monumentos y sitios históricos¹²⁵.

2.3.5.1 Conservación *in situ*

Ahora bien, estas reglas responden a dos preguntas que al menos yo me he hecho: ¿qué hacer con el patrimonio cultural subacuático una vez que se tenga?, y ¿cuál es la mejor forma de preservar el patrimonio cultural subacuático? Al

¹²² “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op. Cit.*, nota 4, artículo 19.

¹²³ DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, *Op. Cit.*, nota 3, p.24

¹²⁴ O’KEEFE, Patrick, *Shipwrecked Heritage: a commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage*, 1ra edición, 2002, Institute of Art and Law, p. 21.

¹²⁵ *Ibidem*, p.57

respecto, estas normas establecen ciertas directrices que orientan a los Estados a responder estas preguntas, así como para aplicar una legislación doméstica alienada con el contenido de la Convención de la UNESCO.

En primer término, por lo que respecta a la mejor forma de preservar al patrimonio cultural subacuático la norma 1 establece:

“[...]La conservación in situ será considerada la opción prioritaria para proteger el patrimonio cultural subacuático. En consecuencia, las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático se autorizarán únicamente si se realizan de una manera compatible con su protección y, a reserva de esa condición, podrán autorizarse cuando constituyan una contribución significativa a la protección, el conocimiento o el realce de ese patrimonio. [...]”

Al respecto, Vera Moya Sordo, considera que la conservación *in situ* es la mejor forma de preservar el patrimonio cultural subacuático. Incluso considera que la metodología utilizada para preservar los pecios del Vasa, señalados en el capítulo anterior, no es eficiente por lo cual podrían deteriorarse y desaparecer en unos años¹²⁶.

¹²⁶ Entrevista con la arqueóloga mexicana Vera Moya Sordo, celebrada el 13 de junio de 2016.

2.3.5.2 Proyectos encaminados a la protección del patrimonio cultural subacuático.

Los Estados parte de la Convención pueden acordar con empresas privadas actividades relacionadas con el patrimonio cultural subacuático. Sin embargo, para tal fin, los proyectos deben cumplir con ciertos lineamientos establecidos por la Convención y las reglas, los cuales obedecen al objeto y fin del tratado.

Al respecto, la norma 9 establece que *antes de iniciar cualquier actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático se elaborará el proyecto correspondiente, cuyo plan se presentará a las autoridades competentes para que lo autoricen, previa revisión por los pares.*¹²⁷ Con esto se busca crear un esquema preventivo, a través del cual se evalúen los proyectos antes de que sean implementados, algo muy similar a lo que ocurre con las Evaluaciones de Impacto Ambiental dentro del derecho internacional ambiental.

Las normas en cuestión también ofrecen unos criterios mínimos a observar para poder evaluar la realización de un proyecto. Al respecto, la norma 10 contiene dichos criterios:

“Norma 10. El plan del proyecto incluirá: (a) una evaluación de los estudios previos o preliminares; (b) el enunciado y los objetivos del proyecto; (c) la metodología y las técnicas que se utilizarán; (d) el plan de financiación; (e) el calendario previsto para la ejecución del proyecto; (f) la composición del

¹²⁷ “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Op.Cit, nota 4*, Anexo, norma 9.

equipo, las calificaciones, las funciones y la experiencia de cada uno de sus integrantes; (g) planes para los análisis y otras actividades que se realizarán después del trabajo de campo; h) un programa de conservación de los objetos y del sitio, en estrecha colaboración con las autoridades competentes; (i) una política de gestión y mantenimiento del sitio que abarque toda la duración del proyecto; (j) un programa de documentación; (k) un programa de seguridad; (l) una política relativa al medio ambiente; (m) acuerdos de colaboración con museos y otras instituciones, en particular de carácter científico; (n) la preparación de informes; (o) el depósito de los materiales y archivos, incluido el patrimonio cultural subacuático que se haya extraído; y (p) un programa de publicaciones.”

Estas directrices deberán ser implementadas por las autoridades nacionales señaladas como responsables de la administración del patrimonio cultural subacuáticos, en el caso de México, dicha autoridad es la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

CAPÍTULO III

DERECHO MARÍTIMO Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

Una vez que se analizaron las reglas de derecho internacional que pueden ser utilizadas para la protección del patrimonio cultural subacuático, me abocaré a exponer las reglas de derecho marítimo que normalmente son utilizadas para reclamar la propiedad de bienes considerados como patrimonio cultural subacuático.

Como se expuso en los capítulos anteriores, una de las principales problemáticas a las que se enfrenta la comunidad internacional al intentar proteger bienes considerados como patrimonio cultural subacuático es el sector privado dedicado a la búsqueda de pecios, comúnmente denominados “buscadores de tesoros”. Incluso México ha sufrido la amenaza de estas entidades privadas, la más reciente sobre la búsqueda del *Nuestra Señora del Juncal*, cuya ubicación todavía no se ha determinado.

De los ejemplos más representativos sobre la aplicación de reglas de derecho marítimo, se encuentra el caso del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, el cual fue descubierto en 1971 por la empresa *Treasure Salvor*, dirigida por Mel Fisher. En dicho caso, la empresa alegó que la propiedad del barco le correspondía de conformidad al derecho de hallazgo, con lo cual la Corte estuvo de acuerdo y le

otorgó la propiedad¹²⁸. Los tesoros del Atocha fueron vendidos en su mayoría y no se pudieron realizar trabajos de investigación debido a que la empresa no utilizó estándares de protección cultural al momento de realizar las operaciones de extracción.

Para obtener la protección legal y obtener la propiedad de los pecios y sus cargamentos, las entidades privadas hacen uso de reglas consagradas en el derecho marítimo, para lo cual, el presente capítulo estará dedicado a exponer estas reglas y cómo pueden afectar e impedir una apropiada protección del patrimonio cultural subacuático.

3.1 Derecho marítimo.

En términos generales, el derecho marítimo regula los eventos y transacciones que ocurren en aguas navegables, ya sean océanos, golfos o aguas interiores¹²⁹.

Eusebio Salgado y Salgado, jurista mexicano especializado en derecho marítimo, define a esta rama jurídica como el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marinos¹³⁰.

¹²⁸ Cfr. SCOVAZZI, Tullio, GARABELLO Roberta, *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, Op. Cit., nota 57, pág. 38-39

¹²⁹ FORREST, Craig, *Historic Wreck Salvage: An International Perspective*, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L.J. 347 2008-2009, p. 348.

¹³⁰ SALGADO Y SALGADO, Eusebio, *Manual de Derecho Marítimo*, 1era edición, Editorial Academia Española, Madrid, 2012.

Para el doctor Olvera de Luna, “[...] *el derecho marítimo comprende el estudio de la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria, y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar*”¹³¹.

En mi opinión, el derecho marítimo es el conjunto de reglas que regula las actividades que realizan entes privados en los espacios marinos, así como a las estructuras y objetos que se utilizan para tal fin.

Resulta trascendente tener clara la distinción entre derecho del mar y derecho marítimo. El primero, es una rama del derecho público que regula los espacios marinos, recursos naturales y las actividades que en ellos se realizan por parte de los Estados. El segundo, regula a los entes privados que realizan dichas actividades, así como a los objetos que se utilizan.

Vale la pena recordar la definición de derecho del mar brindada por Alberto Sxékely, quien lo define como

“Rama del derecho internacional público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, es decir el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas citadas, y donde los estados gozan de la libertad de navegación, pesca, de sobrevuelo y

¹³¹ OLVERA DE LUNA, Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, 1era edición, editorial Porrúa, México, 1981, p.11

*de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ella se encuentran, son patrimonio común de la humanidad”*¹³²

Al respecto, Juan Carlos Velázquez Elizarraráz propone las siguientes distinciones entre el derecho del mar y derecho marítimo:

- En el derecho del mar se ventilan intereses de orden público, es decir, el Estado actuando en pleno uso de su soberanía, acude en defensa de sus comunidades ribereñas, mientras que en el derecho marítimo los intereses públicos y privados generalmente caminan entrelazados.
- El derecho del mar constituye una de las ramas más modernas e innovadoras del derecho, la que más dinámica ha mostrado en la segunda mitad del siglo XX, en tanto que el derecho marítimo es una de las ramas más antiguas, si no la más antigua del derecho, que encuentra sus orígenes en el derecho romano, y quizá más atrás.
- El derecho del mar se halla estrechamente vinculado al derecho internacional público, de ahí que sea una rama del derecho público, en tanto que el derecho marítimo por su acentuado carácter mercantilista, forma parte del derecho privado y se le incorpora también como campo de estudio y resolución en el derecho internacional privado.

¹³² SZÉKELY, Alberto, *Diccionario Jurídico Mexicano*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1995, p. 981.

- El objeto de estudio del derecho del mar son los espacios marinos tales como el mar territorial, la zona económica exclusiva, alta mar; mientras que el objeto de estudio del derecho marítimo es la actividad comercial marítima y su terminología es también de tipo mercantilista, por ejemplo: conocimiento de embarque, INCOTERMS, hipoteca marítima, seguro marítimo, contratación del servicio, entre otras¹³³.

Durante el Seminario de Derecho del Mar que el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar dio en la Ciudad de México en junio de 2013, el juez Anthony Amos Lucky, de una manera romántica describió esta distinción. El juez mencionaba que la distinción entre estas dos ramas legales se podía entender haciendo una analogía con un tablero de ajedrez y sus fichas¹³⁴.

En este sentido, el derecho del mar regula las características del tablero (tamaño de los cuadros, colores), mientras que el derecho marítimo regula a las fichas y la manera en la que éstas se mueven sobre el tablero.

Ahora bien, como ha quedado referido, el derecho marítimo tiene una diversidad de áreas de estudio que en opinión del profesor Simon Baughen, se pueden dividir en aquellas que estudian los barcos antes de ser votados (*dry shipping*)

¹³³ Cfr. VELÁZQUEZ ELIZARRARÁZ, Juan Carlos, "Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado bioceánico", *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. XV, 2015, pp. 821

¹³⁴ Noveno Taller Regional de Derecho del Mar, Ciudad de México, Junio de 2013.

¹³⁵, los barcos que ya se encuentran navegando (*wet shipping*), y las cuestiones de jurisdicción¹³⁶.

Para efectos del presente trabajo me abocaré al análisis de dos temas específicos: el salvamento marítimo y el derecho de hallazgo.

3.2 Salvamento marítimo

El salvamento marítimo es una de las áreas del derecho marítimo más antiguas pues deviene desde los tiempos del código marítimo de Rodas, para después ser adoptado por los romanos¹³⁷.

Para definir el salvamento marítimo, utilizaré el criterio utilizado por la Suprema Corte de los Estados Unidos de América en el caso del barco *The Blackwall*, de 1869. Al respecto, el salvamento es *la compensación permitida a personas por cuya asistencia, un barco o su cargamento ha sido rescatado, de manera total o en parte, de un peligro inminente en el mar, o recuperando esa propiedad de una pérdida actual, como en los casos de naufragio, abandono o recaptura*¹³⁸.

¹³⁵ Término utilizado para referir el momento en que un barco pasa del dique seco en donde fue construido al mar.

¹³⁶ BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, 6ta edición, Routledge, Nueva York, 2015

¹³⁷ REEDER, John, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 5ta edición, Sweet and Maxwell, Londres, Reino Unido, 2012, p. 1

¹³⁸ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *The Blackwall*, 1869, 77US.en Lexis Nexis.

“The compensation allowed to person by whose voluntary assistance, a ship at sea or her cargo, or both have been saved in whole or in part from impending sea peril; or in recovering such property from actual peril or loss, as in cases of shipwreck, derelict or recapture “

Esta definición ha sido retomada en parte o en su totalidad para el análisis de casos similares más recientes, no solo por tribunales norteamericanos, sino también por tribunales de otros Estados.

Para el mexicano Olvera de Luna, el salvamento aparece cuando una nave consigue llevar a salvo a otra que no cuenta ya con tripulación propia. Menciona que se trata de un *negotiorum gestio*, donde el salvador es considerado como un presunto mandatario del armador y de los cargadores, siéndole debida la compensación por éstos, solamente si el negocio es bien administrado¹³⁹.

El Profesor John Reeder, especialista en derecho marítimo menciona que el salvamento marítimo surge cuando una persona, actuando como voluntario, preserva o contribuye a preservar en el mar cualquier barco, carga, u otro sujeto de salvamento de un peligro¹⁴⁰.

Por otro lado, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, un instrumento internacional desarrollado bajo los auspicios de la Organización Marítimo Internacional, establece que el salvamento es *todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas*¹⁴¹.

¹³⁹ Cfr. OLVERA DE LUNA, *Manual de Derecho Marítimo*, Op. Cit., nota 131, pág. 141

¹⁴⁰ REEDER, John, *Brice on Maritime Law*, Op. Cit., Nota 137, p. 1

¹⁴¹ "Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo", Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, DOF 10 de octubre de 1991.

En esta tesitura, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos adopta el criterio del tratado anterior, y define la operación de salvamento como toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto en el Convenio de Salvamento Marítimo en 1989¹⁴².

Actualmente, las operaciones de salvamento –realizadas adecuadamente- son garantes de la seguridad marítima y de la preservación del medio ambiente. Por ejemplo, en los contratos de salvamento actuales, se incluyen cláusulas destinadas a considerar -al momento de calcular la recompensa- aquellas medidas tendientes a mitigar o evitar posibles daños al medio marino durante las maniobras de ejecución¹⁴³.

Como ejemplo podemos citar la operación de salvamento del crucero comercial *Costa Concordia* -efectuado de abril de 2012 a julio de 2012-, cuyo costo aproximado fue de 1.2 millones de dólares¹⁴⁴.

Inicialmente, el salvamento marítimo consistía en un acto de carácter voluntario, llegando a ser imprescindible para poder reclamar la recompensa una vez que se terminara con la operación. No obstante, al finalizar el siglo XIX se comenzó a desarrollar una industria profesional dedicada al salvamento, y con ello se

¹⁴² *Ley de Navegación y Comercio Marítimo*, artículo 161, Diario Oficial de la Federación 1 de junio de 2006, última reforma del 23 de enero de 2014.

¹⁴³ BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, Op. Cit., nota 136, pág. 282

¹⁴⁴ *Salvaging the Costa Concordia*, <http://www.bbc.com/news/world-europe-1996219>, consultado el 11 de Agosto de 2016.

desarrollaron contratos, dejando de lado en ciertas jurisdicciones el criterio de voluntariedad¹⁴⁵.

En este sentido, existen dos tipos de salvamento: a) salvamento contractual; y b) salvamento puro.

- a) **Salvamento contractual:** Ocurre cuando el propietario de un bien acuerda con un salvador el rescate de bienes que se encuentren en peligro. El contrato puede celebrarse antes de que ocurra una emergencia o después de que la propiedad sea amenazada por un peligro¹⁴⁶

El modelo de contrato de salvamento más usado a nivel internacional es el denominado *Lloyd's Open Form* (LOF), mismo que fue desarrollado y aprobado por salvadores profesionales¹⁴⁷.

- b) **Salvamento puro:** Se da cuando el salvador realiza un servicio de salvamento de manera voluntaria y no como consecuencia de una obligación preexistente.

3.2.1 Objetos sujetos de salvamento.

Para reclamar recompensa después de realizar una operación de salvamento, primero se debe considerar si el objeto es legalmente reconocido como un bien sujeto de salvamento.

¹⁴⁵ BAUGHEN, Simon, *Op. Cit.*, nota 136, pág. 282

¹⁴⁶ TEITELBAUM, Joshua, *Inside the Blackwall Box: Explaining US Marine Salvage Awards*, Georgetown University Law Center, Estados Unidos, 2014, p. 63

¹⁴⁷ *Idem.*

Inicialmente, la propiedad marítima es la única que puede ser susceptible de salvamento¹⁴⁸. No obstante, no queda claro qué incluye la terminología “propiedad marítima”. Al respecto, existen algunos criterios sobre qué objetos pueden ser sujetos de salvamento, siendo lo más utilizados los criterios inglés y estadounidense:

- El criterio inglés, es más restringido, ya que contempla al barco, su maquinaria, contenedores, cargamento, fletamentos y el pecio.
- El criterio estadounidense es más amplio ya que únicamente acota a que sea un objeto de naturaleza marítima¹⁴⁹.

En este sentido, traigo a colación el caso *The Gas Float Whitton*, donde una corte inglesa analizó el alcance del término “propiedad marítima”, llegando a la conclusión de que se incluye el barco, su maquinaria, cargamento y el pecio de éste¹⁵⁰.

En años recientes, también se han considerado como objetos de salvamento los aviones que caen en el océano. Por ejemplo, en el caso *Watson v. R. C. A. Victor Co., Inc.*, una corte norteamericana consideró que los aviones naufragados también podían ser sujetos de salvamento marítimo.¹⁵¹

¹⁴⁸ SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *The Sabine*, 1879;101 US (384), en Lexis Nexis.

¹⁴⁹ BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, Op. Cit., Nota 136, pág. 220

¹⁵⁰ BAATZ, Yvonne, *Maritime Law*, 3ra edición, Informa Law from Routledge, Nueva York, 2014, p. 232

¹⁵¹ *Watson v. R. C. A. Victor Co., Inc.*, 50 Lloyd's List L. Rep. 77 (1935), 1935 U. S. Av. REP. 147

3.2.2 Elementos de existencia.

De acuerdo a la jurisprudencia norteamericana, los elementos de existencia para poder otorgar una recompensa por realizar un salvamento son: la existencia de un peligro; que la operación sea efectuada voluntariamente; y que la operación tenga un éxito total o parcial.¹⁵²

3.2.2.1 La existencia de un peligro.

La existencia de un peligro es crítica porque la preservación de la propiedad de un peligro es la razón por la cual una recompensa es dada a los salvadores marítimos.¹⁵³

Por ejemplo, durante el litigio en torno a los derechos de salvamento del galeón español *Nuestra Señora de Atocha*, la Corte de Apelación del Quinto Circuito consideró que el pecio acreditaba el requisito de estar en peligro:

*El peligro marino incluye más que una amenaza de tormenta, fuego o piratería hacia un barco...el Atocha está en peligro de perderse a través de las acciones de los elementos naturales.*¹⁵⁴

Con este criterio se comenzó a aplicar el salvamento marítimo para poder rescatar pecios y los tesoros en ellos contenidos, ya que se puede argumentar

¹⁵² CORTE DE DISTRITO DE NORFOLK VIRGINIA, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *R.M.S Titanic Inc. v. The wrecked and abandoned vessel*, 12 de agosto de 2010, 742 F. Supp. 2d 784.

¹⁵³ BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, Op. Cit., nota 136, pág.286

¹⁵⁴ CORTE DE APELACIONES DEL QUINTO CIRCUOT DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Treasure Salvors Inc. V. Unidentified Wrecked and Abandoned Vessel Believed to be the Nuestra Señora de Atocha*, 13 de marzo de 1978, 9 F.2d 330.

que cualquier pecio que se encuentre en el fondo marino se encuentra en peligro por los elementos naturales que pueden provocar su desaparición.

3.2.2.2 Servicio prestado voluntariamente.

Este requisito sólo aplica cuando se trata de un servicio de salvamento puro, en donde no exista un contrato previo del cual derive la obligación de salvar un bien en peligro. En este sentido, la operación de salvamento debe ser efectuada de manera voluntaria y no como consecuencia del cumplimiento de una obligación¹⁵⁵.

Por ejemplo, el capitán y la tripulación de un barco que tienen una obligación laboral dentro del barco no pueden reclamar una recompensa por haber intentado salvar el barco¹⁵⁶. En este orden de ideas, la tripulación que intentara realizar una maniobra de salvamento podría reclamar una recompensa únicamente si las acciones se realizan una vez que el capitán abandonó el barco, poniendo fin a su obligación contractual¹⁵⁷.

¹⁵⁵ CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *RMS Titanic Inc. v the Wrecked and Abandoned Vessel*, 31 de enero de 2006, 286 F.3d 194.

¹⁵⁶ Cfr. TEITELBAUM, Joshua, *Inside the Blackwall Box: Explaining US Marine Salvage Awards*, Op. Cit., nota 146, pág. 66

¹⁵⁷ Cfr. BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, Op. Cit, nota 136, pág 288

3.2.2.3 Éxito total o parcial en la operación.

En caso de que no sea exitosa la operación de salvamento, la persona que realizó el servicio no tiene derecho a recibir un pago, de conformidad con el principio *no cure no pay*¹⁵⁸.

Por otro lado, el profesor Baughen menciona que además de que la operación sea total o parcialmente exitosa, se debe preservar la integridad del barco.¹⁵⁹

Por ejemplo, en el caso de los barcos *SS Melanie* y el *SS Onofre*, el juez consideró que los servicios de salvamento que rescatan a un barco de un peligro pero terminan poniéndolo en otra posición de grave peligro, no contribuyen a su protección y por lo tanto no puede considerarse como un salvamento satisfactorio¹⁶⁰.

3.2.3 Elementos para determinar la recompensa.

El salvamento marítimo, al ser una actividad voluntaria, debe contar con un buen incentivo para que los salvadores continúen desarrollando este tipo de actividades. En este sentido, la recompensa es el medio para alentar el desarrollo de estas operaciones¹⁶¹.

Una vez que la operación de salvamento finaliza, las autoridades competentes de cada Estado realizan el cálculo de la recompensa que se otorgará al salvador.

¹⁵⁸ Cfr. REEDER, John, *Brice on Maritime Law*, Op. Cit., Nota 137, p. 1

¹⁵⁹ Ibidem, p. 290

¹⁶⁰ CASA DE LOS LORES DE REINO UNIODO, *SS Melanie and the SS Onofre*, [1925] A.C. 246; (1924) 20 L1

¹⁶¹ Cfr. TEITELBAUM, Joshua, *Inside the Blackwall Box: Explaining US Marine Salvage Awards*, Op. Cit., nota 146, pág. 68

Para ello, en el caso ya referido *Tha Blackwall*, la Suprema Corte proporcionó los siguientes criterios para calcular el monto que se le debe pagar al salvador.

- El esfuerzo empleado para realizar el servicio de salvamento
- La prontitud, pericia y esfuerzo desplegado en la realización del salvamento
- El valor de la propiedad empleada por los salvadores para realizar el la operación, y el grado de peligro al que estuvo expuesta durante la misma.
- El riesgo en el que incurrieron los salvadores en asegurar la propiedad.
- El valor de la propiedad recuperada.
- El grado de peligro del cual la propiedad fue rescatada¹⁶².

Por su parte, la “Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989” establece en su artículo 13 los siguientes criterios para determinar la recompensa:

- el valor del buque y otros bienes salvados;
- la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente;
- la medida del éxito logrado por el salvador;
- la naturaleza y el grado del peligro;
- la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas;

¹⁶² SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *The Blackwall*, 77US, 1869.

- el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- el riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo;
- la prontitud con que se hayan prestado los servicios;
- la disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento;
- el grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo¹⁶³.

De esta última lista de elementos a considerar se desprende la obligación de debida diligencia al momento de realizar la operación de salvamento, para efectos de preservar o mitigar los posibles daños que puedan impactar el medio marino¹⁶⁴.

Otro elemento a considerar, y que es de gran trascendencia para el tema que analizo, es el criterio sobre la protección arqueológica que se le da a un pecio durante una operación de salvamento.¹⁶⁵ Por ejemplo, en el caso *Chance v. Certain Artifacts Found & Salvaged From The Nashville*, una corte estadounidense determinó negar la recompensa al salvador por haber puesto el

¹⁶³ “Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo”, Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, DOF 10 de octubre de 1991, artículo 13.

¹⁶⁴ BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, Op. Cit., nota 136, pág. 292

¹⁶⁵ CORTE DE DISTRITO DE FLORIDA, *Cobb Coin Company Inc. V. The Unidentified, Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 31 de Agosto de 1982, 549 F. Supp. 540 (1982); CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO DISTRITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Columbus-America Discovery Group v. Atl Mut. Ins. Co.*, 26 de agosto de 1992, 974 F.2d 450.

pecio en peligro durante las maniobras de salvamento, y por ende, por no haber tomado las precauciones para preservar los artefactos contenidos en él.¹⁶⁶

Un ejemplo muy reciente es el caso del *SS Central America*, un barco que se hundió durante un huracán el 12 de septiembre de 1857, con 3 toneladas de oro. El 6 de septiembre de 2016 una corte estadounidense otorgó los derechos de salvamento en favor de la empresa *Odyssey Marine Exploration*, valorando los esfuerzos realizados por la compañía con respecto a los cuidados arqueológicos que se le dieron al pecio del *SS Central America* durante el salvamento realizado en 2014¹⁶⁷.

3.2.4 Salvamento marítimo en derecho internacional

De acuerdo al Profesor Craig Forrest, el derecho internacional ha reconocido al salvamento marítimo como el método más apropiado para promover el rescate de propiedad que se encuentra en peligro en el océano, y también para proteger al medio marino de la contaminación que deviene de los barcos¹⁶⁸.

Por lo tanto, los Estados comenzaron a establecer sus propias reglas de salvamento marítimo, por lo cual se intentaron homologar estos criterios a través

¹⁶⁶ CORTE DE DISTRITO DE SAVANNAH GEORGIA, *Chance v. Certain Artifacts Found & Salvaged From The Nashville*, 16 de Agosto de 1984, 606 F. Supp. at 809.

¹⁶⁷ *Federal Judge Announces Favorable Ruling in the Matter of the SS Central America and Recognizes the Contribution of Odyssey Marine Exploration*, <http://www.nasdaq.com/press-release/federal-judge-announces-favorable-ruling-in-the-matter-of-the-ss-central-america-and-recognizes-th-20160906-00554#ixzz4KrehGafz>, consultado el 17 de septiembre de 2016.

¹⁶⁸ Cfr. FORREST, Craig, *Historic Wreck Salvage: An International Perspective*, Op. Cit., nota 129, p. 370-371.

de la elaboración, negociación y adopción de tratados internacionales sobre salvamento marítimo.

3.2.4.1 Convención de Bruselas sobre Reglas de Salvamento de 1910.

El primer intento por homologar las reglas de salvamento marítimo estuvo a cargo del Comité Marítimo Internacional (CMI), organización no gubernamental dedicada al desarrollo del derecho marítimo¹⁶⁹.

El resultado fue la adopción de la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Asistencia y al Salvamento en el Mar”, en Bruselas Bélgica, en 1910.

3.2.4.2 Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.

Posteriormente, bajo el auspicio de la Organización Marítima Internacional, se adoptó la “Convención Internacional sobre Salvamento”, en Londres, Reino Unido, en 1989.

El aspecto novedoso de este tratado es que toma en cuenta la protección del medio marino durante las operaciones de salvamento, y al respecto proporciona la siguiente definición de daño ambiental:

¹⁶⁹ Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Op. Cit., nota 3, p.172

“[...] Daños al medio ambiente: daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano a la flora o la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a éstas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia.[...]”¹⁷⁰.

Por lo que toca a la protección del patrimonio cultural subacuático, ni la “Convención de Bruselas de 1910” ni la de 1989 contiene disposiciones concretas para tal fin.

No obstante, en el caso de la Convención de 1989, existe una disposición para que los Estados puedan presentar reservas sobre la aplicación del tratado a bienes marítimos con un valor cultural o histórico. Al respecto, el artículo 30 dispone:

“Artículo 30 Reservas

1 Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá hacer reserva de su derecho a no aplicar las disposiciones del presente Convenio:

[...]

¹⁷⁰ “Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo”, Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, DOF 10 de octubre de 1991, artículo 1(d).

d) cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar.

[...]"

En esta tesitura, 14 Estados han utilizado esta reserva con el fin de que la "Convención de Salvamento de 1989" no aplique en tratándose de pecios que tengan un valor cultural, entre ellos: Australia, Canadá, China, Croacia, Francia, Grecia, Irán, Países Bajos, Noruega, Rusia, Arabia Saudita, España, Suecia y Reino Unido.¹⁷¹

Ahora bien, el tratado de 1989 también cuenta con una disposición encaminada a respetar la inmunidad soberana de la que gozan los barcos que son propiedad de un Estado. En este respecto, el artículo 5 dispone:

"[...]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 generalmente reconocidos de derecho internacional, a menos que ese Estado decida otra cosa.[...]"¹⁷².

¹⁷¹ FORREST, Craig, *Historic Wreck Salvage: An International Perspective*, Op. Cit., nota 129, p. 371.

¹⁷² "Convención Internacional sobre Salvamento Marítimo", Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, DOF 10 de octubre de 1991, artículo 4.

Con este criterio, el régimen de salvamento marítimo únicamente se circunscribe a barcos que realicen acciones comerciales, o en su defecto, a barcos oficiales únicamente cuando el Estado así lo disponga, de conformidad con las reglas de derecho internacional explicadas en el capítulo segundo.

3.3 Derecho de hallazgo o *Finders Keepers*.

El derecho de hallazgo, conocido en el *common law* como *finders keepers*, comprende la idea de que el que encuentra una propiedad abandonada tiene el título de propiedad sobre ella.¹⁷³ De acuerdo con la profesora Sarah Droomgole, el derecho de hallazgo forma parte del derecho de propiedad general y no del derecho marítimo, y sus principios derivan de casos concernientes de búsqueda de propiedad valiosa en tierra¹⁷⁴.

En esta tesitura, recordemos que el derecho real de la propiedad se manifiesta en el poder jurídico que una persona ejerce en forma directa e inmediata sobre una cosa para aprovecharla totalmente en sentido jurídico, siendo oponible este poder a un sujeto pasivo universal, por virtud de una relación que se origina entre el titular y dicho sujeto¹⁷⁵.

Como se expondrá en este apartado, para exigir la propiedad de un objeto atendiendo al derecho de hallazgo, las cortes norteamericanas e inglesas han

¹⁷³ Cfr. COTTRELL, Anne, *The Law of the Sea and International Maritime Archeology: Abandoning Admiralty Law to Protect Historic Shipwrecks*, Fordham International Law Journal, Vol 17, 1993, pág. 683

¹⁷⁴ Cfr. DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Op. Cit, nota 3, p.171

¹⁷⁵ Cfr. ROJINA VILLEGAS, Rafael, *Compendio de derecho civil II: Bienes, derechos reales, y sucesiones*, 41° edición, Porrúa, México 2008, p.78-79

interpretado que basta con probar que el objeto se encuentra abandonado, es decir, que nadie reclame derechos de propiedad sobre él.

3.3.1 Elementos de existencia.

Bajo la doctrina del derecho de hallazgo, para obtener el título de propiedad sobre un objeto encontrado, se debe probar que la propiedad nunca tuvo dueño, o bien, que fue abandonada. Adicionalmente, se debe demostrar que se tiene una clara intención de obtener la propiedad, y se debe haber ejercido la posesión sobre el objeto, o al menos, algún tipo de control sobre el mismo¹⁷⁶.

Ahora bien, en el caso de los pecios, de acuerdo a la jurisprudencia norteamericana, es necesario acreditar que la propiedad ha sido abandonada de manera expresa y/o pública¹⁷⁷.

En este sentido, a continuación analizaré las interpretaciones y criterios sobre este elemento a la luz de jurisprudencia desarrollada relativa a pecios, principalmente por cortes norteamericanas e inglesas. Vale la pena señalar que no existe un criterio consensuado a nivel general sobre el alcance del abandono en tratándose de pecios.

¹⁷⁶ COTTRELL, Anne, *The Law of the Sea and International Maritime Archeology: Abandoning Admiralty Law to Protect Historic Shipwrecks*, Op. Cit., nota 173, pág. 685

¹⁷⁷ CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, Sentencia de apelación, 21 de julio de 2000, Caso: 221 F3d 634

3.3.1.1 Abandono

De acuerdo al diccionario jurídico *Black's Law Dictionary*, el abandono es la renuncia a un derecho o interés con la intención de nunca reclamarlo. Por lo que respecta a la propiedad abandonada, es aquella cuyo propietario voluntariamente rechaza o renuncia¹⁷⁸.

En este sentido, existe la figura de los bienes mostrencos, que son aquellos bienes abandonados o perdidos¹⁷⁹. Un ejemplo –bajo la legislación mexicana- de ellos, son los tesoros¹⁸⁰, de los cuales se ignora su legítima procedencia.

Al respecto, se señala que el tesoro oculto pertenece al que lo descubre en sitio de su propiedad, o, si el sitio fuere de dominio del poder público o pertenece a alguna persona particular que no sea el mismo descubridor, se aplicará a éste una mitad del tesoro y la otra mitad al propietario del sitio¹⁸¹. No obstante, el que encuentra el objeto debe probar un abandono expreso por parte del propietario en donde se desvincule de éste¹⁸².

¹⁷⁸ GARNER, Bryan, *Black's Law Dictionary*, 9na edición, ed. Thomson Reuters, Estados Unidos, 2009, p. 2 y 1336.

¹⁷⁹ ROJINA VILLEGAS, Rafael, *Compendio de derecho civil II: Bienes, derechos reales, y sucesiones*, Op. Cit., Nota 175, pág. 69

¹⁸⁰ El término “tesoro” debe suprimirse para nombrar a los objetos que se encuentran dentro o alrededor de un pecio. Lo anterior responde a que –en la mayoría de los casos- se trata de bienes con un valor cultural e histórico, que deben gozar de cierto tratamiento para su protección y conservación.

¹⁸¹ *Código Civil Federal*, Diario Oficial de la Federación 24 de diciembre de 2013, artículos 875 a 877

¹⁸² CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, Sentencia de apelación, 21 de julio de 2000, Caso: 221 F3d 634

Para ello, la jurisprudencia norteamericana –atinente a casos de pecios- considera que el paso del tiempo sin reclamar la propiedad de los restos de un barco, así como el desuso por parte del propietario constituye abandono. Incluso se ha llegado a considerar abandono cuando el propietario no hace ningún esfuerzo por iniciar una operación de salvamento¹⁸³.

Por ejemplo, en el caso del galeón *Nuestra Señora de Atocha*, la empresa *Treasure Salvor Inc.* solicitó ante una Corte de Distrito en Florida los derechos de propiedad sobre el pecio bajo el principio del derecho de hallazgo. La Corte consideró que el barco había sido abandonado en virtud de que nadie compareció a reclamar los derechos de propiedad, por lo cual dio la propiedad a dicha empresa¹⁸⁴.

En esta línea argumentativa, en el caso *Marex International Inc*, una Corte de Distrito norteamericana determinó que el pecio había sido abandonado en virtud de que ni el propietario ni el constructor del barco realizaron acciones tendientes a intentar recuperar el barco o el cargamento contenido en él¹⁸⁵.

Por lo tanto, para hacer valer un argumento de *finders keepers*, el actor deberá probar –de acuerdo a los anteriores criterios- que la propiedad ha sido

¹⁸³ CORTE DE DISTRITO DE NUEVA JERSEY, *Moyer v Wrecked and Abandoned Vessel*, decisión del 18 de noviembre de 1993, 836 F.Supp 1099.

¹⁸⁴ CORTE DE APELACIONES DEL QUINTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Treasure Salvors Inc. V. Unidentified Wrecked and Abandoned Vessel Believed to be the Nuestra Señora de Atocha*, 13 de marzo de 1978, 9 F.2d 330.

¹⁸⁵ CORTE DE DISTRITO DEL SUR DE GEORGIA, *Marex International, Inc v Unidentified Wrecked and Abandoned Vessel*, decisión del 13 de enero de 1997, caso: 952 F. Supp. 825.

abandonada mediante una renuncia expresa, la inactividad para dar con su paradero, o el mero transcurso del tiempo.

Desde luego, estos criterios deberán ser analizados de acuerdo a las particularidades de cada caso, aunque –como se analizará a continuación- es preferible no aplicar el criterio del *finders keepers* en pecios.

3.4 Problemática de aplicar reglas del derecho marítimo

La aplicación de estas reglas de derecho marítimo en la protección del patrimonio cultural subacuático no siempre va de la mano con los principios de conservación arqueológica consagrados en la “Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático”. De hecho, estas reglas abren una ventana para que compañías privadas puedan reclamar la propiedad de los pecios y los objetos de una manera relativamente sencilla.

La problemática no estriba en que una entidad privada se apropie de los pecios, más bien deriva en que, la mayoría de las empresas dedicadas al salvamento marítimo no consideran en sus planes de acción la conservación del patrimonio cultural subacuático, por lo cual, durante las operaciones de salvamento casi siempre terminan causando daños irreversibles al valor histórico y arqueológico del pecio.

Cabe señalar que existen casos en donde el salvamento marítimo ha comulgado con los principios de protección cultural, por ejemplo, el salvamento del *Vasa*, efectuado de 1956 a 1961. Para tal fin, se creó la Junta del *Vasa*, conformada

por la Marina Sueca, el Museo Marítimo Sueco y la Junta Nacional de Patrimonio de Suecia, quienes discutieron el método de salvamento más apropiado para no dañar al pecio¹⁸⁶. Actualmente el Vasa es un barco museo que es visitado por millones de personas al año, fungiendo como un ejemplo de un salvamento marítimo que consideró la importancia arqueológica e histórica.

En este orden de ideas, un salvamento marítimo de pecios podría realizarse siempre y cuando se consideren los parámetros de protección cultural que establece la “Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático”. Incluso, en años recientes se ha buscado incentivar a los salvadores para que –previo y durante las operaciones- velen por los intereses históricos y arqueológicos.

En opinión del arqueólogo danés Morten Ravn -con quien sostuve una entrevista- el problema no sólo radica en inspeccionar que la operación de salvamento se desarrolle bajo estándares arqueológicos, también se debe considerar la mejor forma de preservar un pecio a largo plazo, una vez que ha sido sustraído del ambiente marino¹⁸⁷.

En esta tesitura, Fred Hocker -Director de Investigación Arqueológica del Museo del *Vasa*- comentó que el desafío científico actual es encontrar un compuesto químico que permita conservar la madera del *Vasa*, de tal forma que su estado

¹⁸⁶ Cfr. HOCKER, Fred, Op. Cit., nota 37, p.p. 176 y180

¹⁸⁷ Entrevista con el arqueólogo danés Morten Ravn, del Museo de Barcos Vikingos, Roskilde Dinamarca, celebrada el 1 de agosto de 2016.

de conservación sea bueno en los próximos años, de otra forma se corre un riesgo inminente de perder totalmente el barco¹⁸⁸.

Entonces, si bien he comentado que el salvamento marítimo podría ser perjudicial para la debida protección del patrimonio cultural subacuático, también es cierto que se puede obtener un beneficio, siempre y cuando las operaciones se realicen apegadas a los estándares de protección arqueológica e histórica como las que establece el anexo de la “Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático”, analizado en el capítulo 2.

De manera contraria, la regla del *finders keepers* podría resultar contraproducente con los intereses históricos y arqueológicos, en virtud de que los requisitos para hacer valer un reclamo bajo dicha figura son menos rigurosos y no contemplan de ninguna forma criterios de protección cultural. Por lo tanto, es recomendable evitar la aplicación de esta regla.

¹⁸⁸ Entrevista con el arqueólogo Fred Hocker, del Museo del Vasa, Estocolmo, Suecia, celebrada el 30 de julio de 2016.

CAPÍTULO IV

EL CASO DE LA NAO “*NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL*”

Finalmente, llego al clímax del presente trabajo en donde aplicaré el marco jurídico y cultural expuesto en los capítulos anteriores. Para ello, realizaré un estudio de caso en torno a uno de los naufragios más controversiales dentro de la Carrera de Indias de la Corona Española, la nave Almiranta de la Flota de la Nueva España de 1631: *Nuestra Señora del Junca*l.

El pecio del *Junca*l –como lo referiré a partir de ahora- no ha sido encontrado hasta la fecha en que se escriben estas líneas, sin embargo, se cuenta con un cúmulo de información histórica que ha permitido a las autoridades mexicanas y españolas determinar su posible localización en el Golfo de México. Como veremos, también ha despertado gran interés por parte de las compañías buscadoras de tesoros debido al gran cúmulo de riquezas que llevaba consigo al momento de su naufragio.

Ahora bien, ¿por qué realizar el estudio sobre un pecio que ni siquiera ha sido hallado, teniendo la posibilidad de analizar la situación del galeón español *San José*, hallado en costas colombianas en diciembre de 2015? El caso del *Junca*l representa no solo un caso de protección cultural subacuática, sino también una oportunidad que México puede aprovechar para el desarrollo de criterios legales, culturales y arqueológicos.

Para narrar los hechos en torno al naufragio del *Junca*, me basaré en la investigación del historiador español Fernando Serrano Mangas, y en la recopilación de las mexicanas Patricia Meehan Hermanson y Flor Trejo Rivera. Estos trabajos constituyen las investigaciones históricas más exhaustivas sobre la Flota de la Nueva España de 1630-1631, y el hundimiento del *Junca*.

4.1 Nuestra Señora del Junca

4.1.1 Contexto histórico y social

La historia del *Junca* surge en el seno de la llamada Carrera de las Indias, el cual era un sistema comercial instaurado por la Corona Española para tener comunicación con la Nueva España.

El sistema marítimo español -nos dice el historiador naval, Iván Valdez-Bubnov- desarrolló sus rasgos característicos de manera paralela a la consolidación de los espacios geopolíticos reunidos bajo la unión dinástica de los reinos de Castilla y Aragón, y posteriormente, bajo la casa de Habsburgo¹⁸⁹.

En este sentido, la soberanía y el dominio administrativo de España descansaban en el comercio, por ello, la llamada Flota de la Nueva España representaba el cordón umbilical entre la metrópoli y los territorios en América¹⁹⁰. Dicha Flota - como será expuesto más adelante- estaba integrada en un inicio por naves

¹⁸⁹ VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, 1ra edición, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, México, 2011, p. 35

¹⁹⁰ SERRANO, Mangas, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 31-32

mercantes y posteriormente se le añadieron navíos de guerra para su protección y defensa.

Los primeros ataques de corsarios en 1521 obligaron tanto a las autoridades como a los comerciantes a dotar de protección las naves mercantes. Para ello se decidió incorporar a la Flota de la Nueva España dos navíos armados denominados Capitana y Almiranta¹⁹¹.

En la Ordenanza de 1564, se dispuso que se despacharan desde España dos flotas cada año, la llamada Flota de la Nueva España, que debía partir hacia San Juan de Ulúa en México, Honduras y las Islas Antillas Mayores; y la Flota de Tierra Firme, con destino a Nombre de Dios Panamá, Cartagena, Santa María y otros puertos de América del Sur¹⁹².

Ahora bien, para proteger sus embarcaciones, la Corona Española dispuso un sistema de armadas, las cuales se clasificaron de la siguiente forma dentro de la Carrera de las Indias:

- Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias: Se integraba en la mayoría de las ocasiones por 8 galeones fuertemente armados.
- Armada de Flota de la Nueva España: Se componía de dos galeones denominados Capitana y Almiranta.

¹⁹¹ SERRANO, Mangas, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 82

¹⁹² FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas 1881*, Ministerio de Defensa: Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España, 1996, pág.167.

- Armada del Mar Océanos: escoltaba a las flotas hasta las Islas Canarias y a su regreso de América. Se limitaba a defender las costas españolas y a la protección de las flotas en dicho tramo.
- Armada de Barlovento: escoltaba a las flotas en el tramo de Veracruz a La Habana¹⁹³.

A pesar de estos esfuerzos, en 1628, la Flota de la Nueva España, al mando del general Juan Benavides Bazán, fue atacada por el corsario holandés Pedro Petrin, en la bahía de Matanzas, Cuba. Como resultado, se entregaron 15 naves al enemigo y un total calculado en 12 millones de florines de hacienda del rey y de particulares. Aquella ocasión fue la primera y única en que una flota entera caía en manos de piratas¹⁹⁴.

Ahora bien, por lo que respecta a la construcción de los barcos, durante la historia de la Carrera de las Indias se publicaron diversas ordenanzas en las cuales se establecían los criterios básicos para la construcción naval de las naves que integrarían la Flota, incluyendo barcos mercantes y militares. En esta tesitura, me abocaré a analizar las ordenanzas de 1618, bajo las cuales el *Juncal* fue construido.

¹⁹³ MEEHAN HERMANSON, Patricia, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y Naufragios*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003, p.81

¹⁹⁴ Ibidem, p.79

Las ordenanzas de 1618 abolían las ordenanzas de 1613, en las cuales se separaban los diseños navales y comerciales. En las nuevas ordenanzas se unificaron los criterios de construcción para ambos tipos de barcos, únicamente haciendo un pequeño énfasis en aquellas que iban a prestar servicio como parte de la Armada¹⁹⁵.

Las ordenanzas de 1618 dictaban que los navíos que participaran en la Carrera de Indias, tanto los que asentaran con el rey como los de particulares para mercantes y flotas, no debían sobrepasar los 18 codos de manga y por consiguiente no tener un porte mayor de 624 toneladas¹⁹⁶.

Al respecto, el siguiente cuadro –elaborado por la restauradora Patricia Meehan Hermanson- ofrece un panorama detallado de lo dispuesto en las Ordenanzas de 1618 sobre la construcción de navíos, y las medidas que el *Juncal* tuvo:

¹⁹⁵ VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Op.Cit., nota 189, p. 84

¹⁹⁶ MEEHAN HERMANSON, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, Op. Cit., nota 193, p.90-91

Cuadro 1: Cuadro comparativo de las medidas de construcción de una nao destinada para formar parte de la Flota de la Nueva España

<i>Ordenanzas de 1618</i> <i>Navío de 624^{1/2} toneladas</i> <i>de 669 toneladas</i>	<i>Arqueo de Nuestra</i> <i>Señora del Juncal</i>	<i>Ordenanzas de 1618</i> <i>Navío de 721^{3/4} toneladas</i>
Manga: 18 ^{1/2} codos*	Manga: 19	Manga: 19
Plan: 9	Plan: 9	Plan: 9 ^{1/2}
Quilla: 46	Quilla: 48	Quilla: 48
Eslora: 59	Eslora: 60 ^{1/3}	Eslora: 68
Puntal: 8 ^{1/2}	Puntal: 9 ^{1/2}	Puntal: 9 codos en lo más ancho y 9 ^{1/2} en la cubierta
Hueco entre cubiertas: 3	Hueco entre cubiertas: 3 ^{1/2} .	Hueco entre cubiertas: 3

Fuente: MEEHAN HERMANSON, Op. Cit., nota 193, p.92

4.1.2 Flota de la Nueva España 1630-1631.

El *Juncal* formó parte de la Flota de la Nueva España de 1630-1631. Esta Flota tuvo una serie de dificultades para su integración debido a la escasez de recursos por parte de las autoridades españolas para aprestar las naos que funcionarían como Capitana y Almiranta de las Flotas de la Nueva España y de Honduras.¹⁹⁷ Asimismo, no había mucha disponibilidad de artillería y de gente de mar y de guerra que pudiese ser embarcada.

¹⁹⁷ Como se referirá más adelante, la Flota de la Nueva España se separaba al llegar a Cuba. Una parte de ella zarpaba hacia Honduras bajo la protección de una Almiranta y una Capitana previamente designadas.

Adicionalmente, seguían latentes los hechos ocurridos en 1628, en donde la Flota de la Nueva España de ese año fue diezmada por los piratas holandeses, llevándose consigo todo el cargamento proveniente de América.

No obstante, la Corona logró integrar la Flota mencionada, en gran medida impulsada por la necesidad de contar con los cargamentos de la Nueva España para costear los múltiples gastos existentes.

De acuerdo con Flor Trejo Rivera, los siguientes barcos conformaban la Flota de la Nueva España de 1630-1631, los cuales se separaron para dirigirse a diferentes puntos; todos protegidos por el *Juncal* como Capitana y la Santa Teresa como Almiranta:

- **A la Nueva España:** San Francisco y la Natividad, Nuestra Señora del Rosario, Nuestra Señora de la Concepción y el Rosario (alías La Vizcaína), San Francisco de las Llagas, Nuestra Señora del Pilar y Santiago, San Antonio, Nuestra Señora del Buen Suceso, Santiago y el San José.
- **A Campeche:** Nuestra Señora de la Concepción y San Juan Evangelista, Nuestra Señora del Rosario y el Santa Ana María Jesús.
- **A la isla de Cuba:** Santa Ana María y el Santa Bárbara.
- **A Santo Domingo:** Nuestra Señora de los Remedios y el Nuestra Señora del Rosario.
- **A Puerto Rico:** Nuestra Señora del Rosario.

- **A Honduras:** San Francisco de Paula y Nuestra Señora de la Victoria (Capitana) y Nuestra Señora de la Rosa (Almiranta)¹⁹⁸.

La Flota zarpó el 28 de julio de 1630 del puerto de Cádiz. El 28 de septiembre se dio la orden para que se separarían de la flota los navíos que se dirigían a Honduras y a La Habana. El 5 de octubre, el remanente de la Flota de la Nueva España entró a San Juan de Ulúa, Veracruz, después de dos meses y siete días de navegación¹⁹⁹.

4.1.3 El *Juncal*

Como se desprende del título del presente trabajo, el *Juncal* es un tipo de embarcación denominada nao. La nao fue inventada por Don Álvaro de Bazan con el fin de tener un barco más grande que permitiera tener mayor capacidad de cargamento y de armamento para facilitar su defensa, para lo cual combinó la ingeniería naval de las carabelas y las galeras, que eran naves mucho más ligeras²⁰⁰.

Algunos autores refieren que se trata de una nao cuando la embarcación realizaba funciones de carguero y portaba una pequeña cantidad de cañones, y

¹⁹⁸ TREJO RIVERA, Flor, *Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y Naufragios*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003, p.44

¹⁹⁹ Ibidem, p.51

²⁰⁰ MARX, Robb, *Shipwrecks in the Americas*, 2da edición, Dover Publications, Nueva York, 2011, p. 8

se le denominaba galeón cuando únicamente desempeñaba funciones militares.²⁰¹

El Juncal fue construido por el contador Antonio de Ubilla entre 1622 y 1623. Antonio de Ubilla fue un personaje multifacético: sirvió al rey en varios cargos; fue veedor y contador de la gente de guerra de Fuenterrabía.²⁰² Fue construido con madera de roble. No contaba con una decoración escultórica, recargada y barroca. Sus adornos no iban más allá de una representación de la imagen de la Virgen del Juncal, en lo alto de la popa.²⁰³

²⁰¹ MARX, Robb, Op. Cit., nota 200, p. 8

²⁰² MEEHAN HERMANSON, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, Op. Cit., nota 193, p. 86

²⁰³ SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 32

Imagen 2: Nuestra Señora del Juncal



Nota: Esta versión de la Virgen del Juncal puede ser muy similar a la que el barco tenía pintada en la popa.

Fuente: *Virgen del Juncal*, Project on the Engraved Sources of Spanish Colonial Art, consultado el 26 de octubre de 2016,
<http://colonialart.org/artworks/826B>

El costo total de la embarcación fue de 14 500 ducados. A finales de septiembre de 1623 Antonio de Ubilla envió la nave, ya concluida, a Cádiz con todos sus

aparejos: mástiles, velas, jarcias, áncoras, además de estar cargado con hierro y otras mercaderías²⁰⁴.

Inicialmente, el *Juncal* fungió como un barco mercante, pero una vez que fue elegida para funcionar como un navío de la Armada de la Nueva España, fue necesario realizarle modificaciones para que pudiera desempeñar su nuevo papel en dicha Flota. Para ello, le fue articulado un embono²⁰⁵, se unieron los castillos de proa y popa, y se le montaron cerca de 30 piezas de artillería²⁰⁶.

Ahora bien, ¿por qué elegir un barco que inicialmente fue concebido para desempeñar funciones meramente comerciales, y después transformarla en un galeón?

Como se mencionó anteriormente, la integración de la Flota de la Nueva España de 1630-1631 tuvo complicaciones económicas, principalmente para elegir aquellos navíos que fungirían como Capitana y Almiranta. Al respecto, una de las razones por la que había tal falta de navíos para la Armada era el incumplimiento de los pagos por parte de la Corona hacia los propietarios de las naves que eran embargadas para servir en la Armada. Gastaban tanto en la preparación y adaptación de las naves, que los dueños se quedaban sin dinero para poder

²⁰⁴ Cfr. SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España* Op. Cit., nota 15, p.30-3.

²⁰⁵ El embono era una técnica de ingeniería naval por medio de la cual se reforzaba el casco de un navío para que pudiese soportar el peso de los cañones que se le adicionaban, de otra forma el peso del armamento desestabilizaba la nave e incluso podría provocar su colapso.

²⁰⁶ *Ibidem*, p.32.

construir o preparar otros barcos, aunque tuvieran el interés de hacerlo. Por estas razones muchos fabricantes comenzaron a abandonar esta industria²⁰⁷.

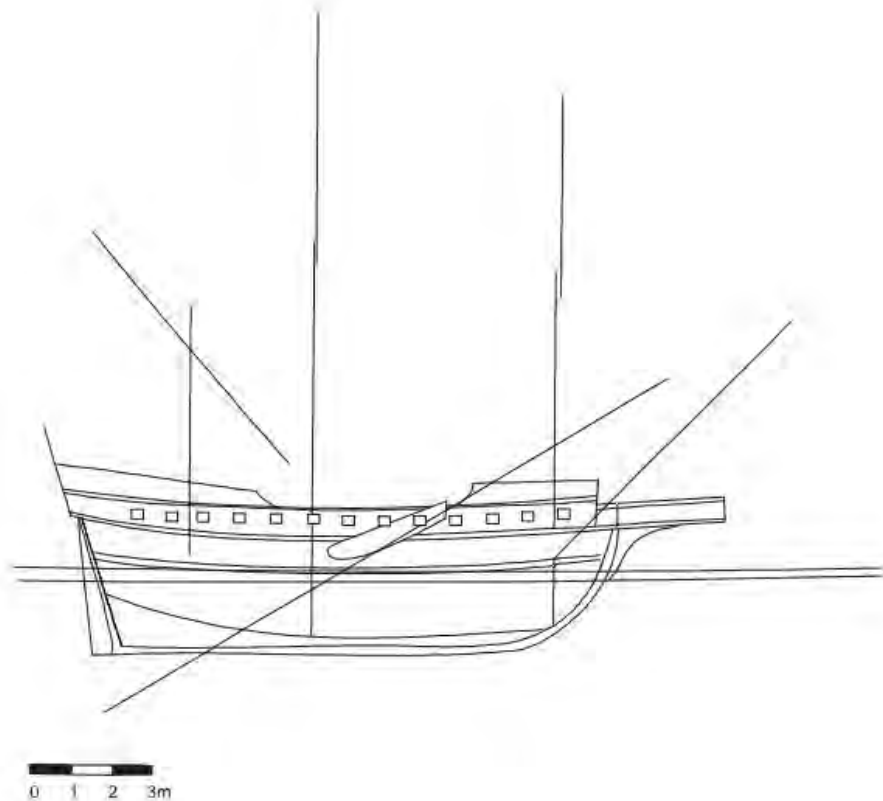
Esto obligó a que las autoridades empezaran a echar mano de embarcaciones que no reunían las características requeridas por las ordenanzas, con tal de poder completar las formaciones. Para Capitanas y Almirantas se recurrió al uso de navíos mercantes que no eran construidos con la fortaleza necesaria. Se improvisaban obras en ellos para volverlos de guerra, pero ni de esta forma podían sustituir los que eran construidos desde un inicio para este propósito. Como ya se ha dicho, este era el caso de *Nuestra Señora del Juncal* que se construyó con el fin de ser vendido y aprovechado en el comercio, no para la guerra²⁰⁸.

A continuación se presenta un modelo hipotético del *Juncal* elaborado por el ingeniero naval Cruz Apestegui:

²⁰⁷ MEEHAN HERMANSON, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, Op. Cit., nota 193, p.102

²⁰⁸ Idem, p. 104

IMAGEN 3: Diseño hipotético del *Nuestra Señora del Juncal* elaborado por el ingeniero naval Cruz Apestegui.



Fuente: ROJAS SANDOVAL, Carmen, En busca del galeón *Nuestra Señora del Juncal*, Tesis de Licenciatura en Arqueología, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 2001

4.1.4 Cargamento.

Por lo que corresponde al cargamento que transportaba el *Juncal* al momento del naufragio, Serrano Mangas nos comenta que de acuerdo al registro oficial, la Flota de la Nueva España de 1630-1631 habría transportado un valor de 3,644, 198 pesos, siendo una de las empresas con mayor caudal dentro de la Carrera

de Indias. Por lo que respecta al *Juncal*, su carga oscilaría entre los dos millones de pesos, es decir, unas 54 toneladas métricas de metal precioso²⁰⁹.

Al respecto, Flor Trejo Rivera nos comenta:

“El convoy que partía rumbo a los reinos de Castilla iba cargado con la hacienda que se había recaudado durante los dos años que no había salido flota. Llevaba un total de 3 644 198 pesos 5 tomines en plata y reales, de los cuales 1 447 858 pesos 5 tomines pertenecían a la Corona y los 2 196 340 pesos a los comerciantes. A esto se le sumaba una cantidad considerable de tintes para textiles como la grana y el añil, así como seda, cueros, maderas preciosas y el tan codiciado chocolate, todo lo cual se había repartido en 10 navíos de la flota, como puede apreciarse en el siguiente cuadro”²¹⁰.

²⁰⁹ SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p.183-184

²¹⁰ TREJO RIVERA, Flor, *Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta*, Op. Cit., nota 198, p.79

Cuadro 2. Cargamento transportado por el *Juncal* durante su naufragio.

RELACIÓN DE LA PLATA, REALES Y OTROS GÉNEROS QUE VAN REGISTRADOS EN LA FLOTA DEL GENERAL MIGUEL DE ECHAZARRETA

<i>Navío</i>	<i>Plata y reales (pesos)</i>	<i>Grana fina @</i>	<i>Grana silvestre @</i>	<i>Añil @</i>	<i>Seda (libras)</i>	<i>Cueros (quintales)</i>	<i>Palo Brazilete (quintales)</i>	<i>Palo de Campeche</i>	<i>Chocolate (cajones)</i>	<i>Zarzaparrilla</i>
Ntra. Sra. del Juncal	1 077 840	1 530	1 037	4 007	2 577		405		26	
Santa Teresa	833 288	1 581	1 182	3 836	1 850		550		16	
San Fco. y la Natividad	84 782	617	438	2 574	745	8 362		850	3	36
Ntra. Sra. del Rosario	113 269	812	403	2 348	2 421	9 368	611	900	10	
San Antonio	87 161	513	704	1 616	1 300	8 672	550	1 703	30	
San José		355	115	1 032	125	13 962	2 015	1 044	15	
Ntra. Sra. del Buen Suceso						9 050	729	1 200	9	55
La Concepción						13 538	1 898	1 600	10	
Ntra. Sra. de la Concepción y San Juan Evangelista						3 927	100	500		
Patache de la capitana						2 900		175		
T O T A L E S	2 196 340	5 408	3 879	15 413	9 018	69 779	6 858	7 972	119	91

Fuente: TREJO RIVERA, Flor, Op. Cit., nota 198, p.57

No obstante, consideremos que la información oficial no siempre refleja la realidad, y el caso de la Flota de la Nueva España no era la excepción. Debemos tomar en cuenta que en esa época, también se debía pagar una cuota por la protección brindada por la Armada, en cuyo caso, el impuesto podría equivaler a la mitad del cargamento.

Por otro lado, el fraude era una práctica recurrente en las Flotas de la Corona. Las entidades privadas, con el fin de no tener que pagar los impuestos respectivos, en ocasiones recurrían al fraude y contrabando en corrupción con las autoridades. En este sentido, en ocasiones los cargamentos de los barcos solían ser mayores a lo que oficialmente se registraba.

Al respecto, Serrano Mangas estima que en el caso del *Juncal*, el cargamento real era de \$2, 456, 922.00.²¹¹

4.1.5 Naufragio

Como se sabe, durante el mes de octubre la navegación en el Golfo de México es compleja debido a la presencia de nortes y huracanes, y 1631 no fue una excepción. Esta situación era también sabida por las autoridades españolas, sin embargo, la urgencia de contar con las riquezas provenientes de América provocó trastornos en el sistema de la Carrera de Indias, y consecuentemente se decidió que la Flota de la Nueva España zarparía en octubre de 1631.

El *Juncal* salió del puerto de Veracruz el 14 de octubre de 1631 con el resto de la Flota de la Nueva España, conformada por 13 barcos en total. El primer objetivo era llegar al puerto de San Cristóbal de La Habana, donde habrían de reunirse con la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y la flota que provenía de América de Sur para regresar juntas a España²¹².

A los tres o cuatro días de navegación los alcanzó una tormenta con un viento norte muy fuerte que provocó que el convoy se dispersara y que *Nuestra Señora del Juncal* comenzara a inundarse. Aunque la mayoría de las embarcaciones restantes habían cambiado su ruta para arribar a algún puerto seguro, la Capitana

²¹¹ SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p.187

²¹² MEEHAN HERMANSON, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, Op. Cit., nota 193, p.79

y Almiranta siguieron su curso rumbo a La Habana, afrontando las altas olas y un gran temporal.

La situación climatológica empeoró, volviendo la navegación más peligrosa. La estructura del *Juncal* comenzó a debilitarse debido a la gran cantidad de agua que había entrado en los compartimientos, perdiendo con ello estabilidad y capacidad de maniobra.

Según los testigos que sobrevivieron, se ordenó a los pasajeros, gente de mar y de guerra, que conformaran escuadras para achicar el agua por las escotillas, mientras que otros hacían lo propio a través de las bombas. Sin embargo, la gran mayoría de las bodegas se encontraban inundadas.

Ante tal escenario, se decidió poner rumbo a Campeche con la esperanza de poder hacer las reparaciones pertinentes y continuar el viaje a la Habana. Durante el trayecto, se optó por tirar por la borda algunas piezas de artillería, un ancla, gallineros, cables viejos, fogones, velas del pañol, y gran cantidad de cajones de grana y añil²¹³.

El 31 de octubre de 1631, el *Juncal* estaba tan anegado que ya era imposible mantenerlo a flote. El almirante al mando del *Juncal*, Andrés de Aristizábal, ordenó que se preparara la chalupa para intentar salvar a los nobles y una parte del cargamento. Una hora después, la popa de la nao se abrió, yéndose a pique. Así, después de 16 días de lucha constante contra las fuerzas de la naturaleza,

²¹³ Cfr. TREJO RIVERA, Flor, *Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta*, Op. Cit., nota 198, p.58-59

sólo quedaron 39 sobrevivientes en una frágil lancha que amenazaba también con hundirse.²¹⁴

De los trece navíos que se hicieron a la vela con rumbo a España, ocho no sufrieron percances. Dos, el San Francisco y la Natividad y el Nuestra Señora del Rosario, lograron llegar al puerto de La Habana; mientras que el *Santiago* y El *Rosario* consiguieron resguardarse en Campeche. *Nuestra Señora de la Concepción* y *San Juan Evangelista* vararon entre Tabasco y Campeche sin pérdida alguna, en tanto que el galeón *San Antonio* sufrió daños mayores al tratar de acercarse a la costa de Tabasco.

4.1.6 Localización del pecio.

Después del hundimiento del *Juncal*, su localización ha sido tema de conjeturas entre arqueólogos y buscadores de tesoros, sobre todo por la gran cantidad de riqueza que llevaba consigo, de acuerdo a lo expuesto en el apartado anterior.

La primera acción de búsqueda del pecio del *Juncal* ocurrió en 1983, cuando Burt Webber, miembro de la compañía *Seaquest International LTD*, solicitó al Instituto Nacional de Antropología e Historia localizar y rescatar el pecio, pero fracasó.

Posteriormente, en 1993, se llevó a cabo la expedición denominada *México 93*, en la que se solicitó el apoyo del Instituto de Oceanografía de la Academia de

²¹⁴ Cfr. SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 56-57

Ciencias de Rusia, de lo cual derivó la participación del barco de exploración *Akademik Mstislav Keldysh*²¹⁵.

En 1995, la Subdirección de Arqueología Subacuática presentó ante el Consejo de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Fideicomiso para el Rescate de Pecios, un proyecto de investigación titulado *Pecio Nuestra Señora del Juncal*. El proyecto fue aprobado, contando con el apoyo del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, y del Fideicomiso referido. El objetivo principal era obtener la mayor información posible sobre el Juncal, para lo cual se inició una intensa investigación de archivos en México y España²¹⁶.

En 2009, la empresa *Odyssey Marine Exploration*, solicitó un permiso de exploración a las autoridades competentes mexicanas para efectos de buscar el pecio del *Juncal* y su valioso cargamento. No obstante, el permiso fue denegado en virtud de la entrada en vigor de la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”²¹⁷.

Actualmente, el Instituto Nacional de Antropología e Historia, en cooperación con la Secretaría de Cultura de España se encuentran realizando proyectos enfocados a encontrar el pecio del *Juncal*.

²¹⁵ Este barco aparece en la famosa película *Titanic* -dirigida por James Cameron-, realizando operaciones de exploración en el pecio del transatlántico.

²¹⁶ Cfr. LUNA ERREGUERENA, Pilar, *En busca de la Flota: Arqueología Subacuática*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y Naufragios*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003, p. 13

²¹⁷ A la caza de un navío hundido en Campeche, <http://archivo.eluniversal.com.mx/cultura/2013/a-la-caza-de-un-navio-hundido-en-campeche-935633.html>, consultado el 10 de octubre de 2016.

El historiador Fernando Serrano Mangas presenta el siguiente proyecto de localización del pecio del *Juncal*, atendiendo a versiones históricas desprendidas de sobrevivientes y testigos del hundimiento del *Juncal*, con la ayuda de Loïc Menanteau ²¹⁸.

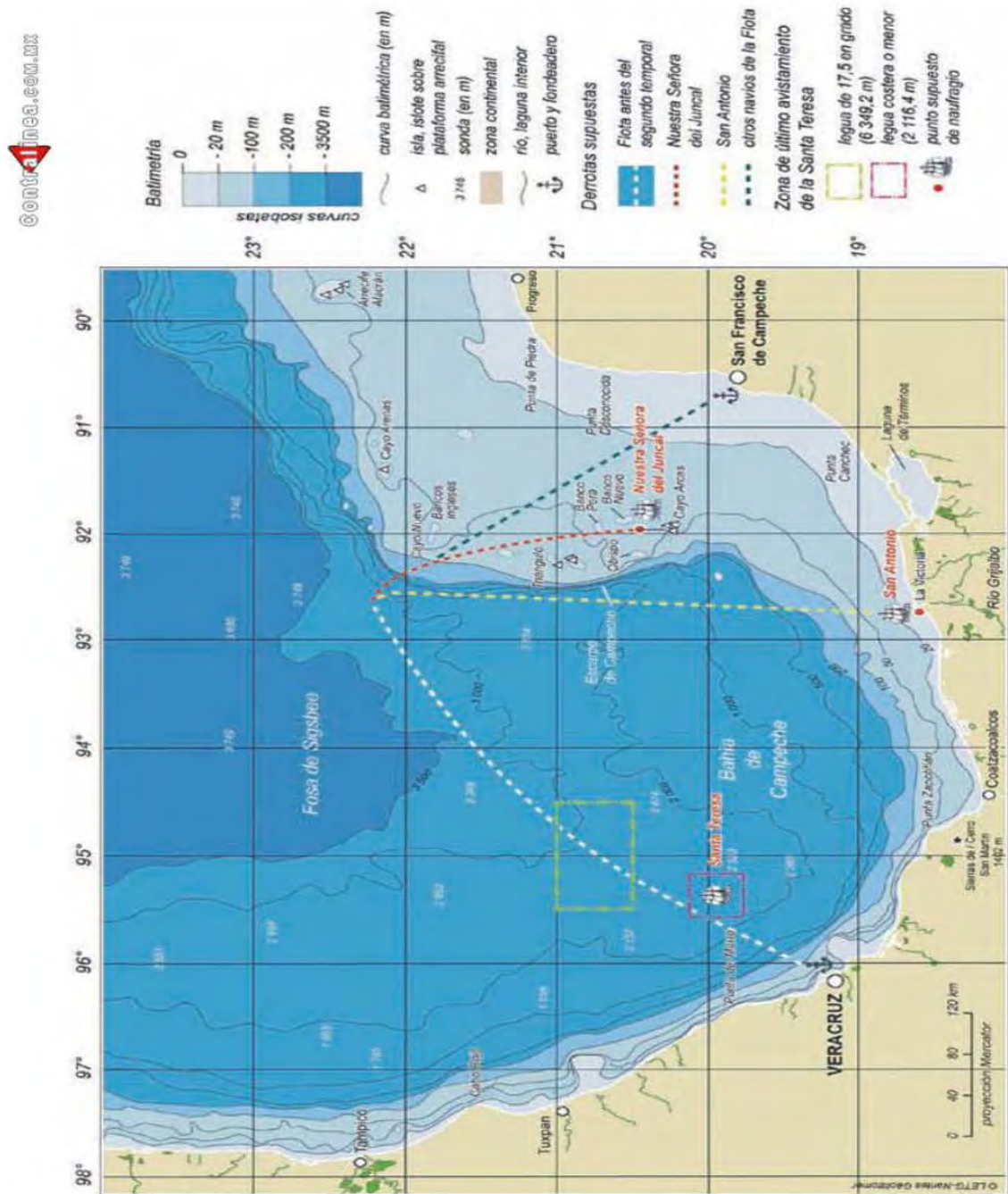
En el primer mapa, se muestran los posibles puntos en los que habrían naufragado el *Santa Teresa* y el *Nuestra Señora del Juncal*. En el segundo, se muestra una propuesta de localización del sitio del hundimiento del *Juncal*, atendiendo a las diferencias longitudinales que surgen de la aplicación de los diferentes tipos de leguas marinas y leguas costeras.

Si se miden las millas náuticas desde la línea base, hasta el posible punto del naufragio, tenemos que el sitio se ubica a 87-90 millas náuticas.²¹⁹ Con lo anterior podemos estimar que probablemente, el *Juncal* se encuentre dentro de la Zona Económica Exclusiva mexicana.

²¹⁸ Para ser específicos, los testimonios del contramaestre del *Juncal* Francisco Granillo, y el capitán del patache que salvó a los 39 sobrevivientes, Francisco de Olano. Cfr. SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 57 y 89

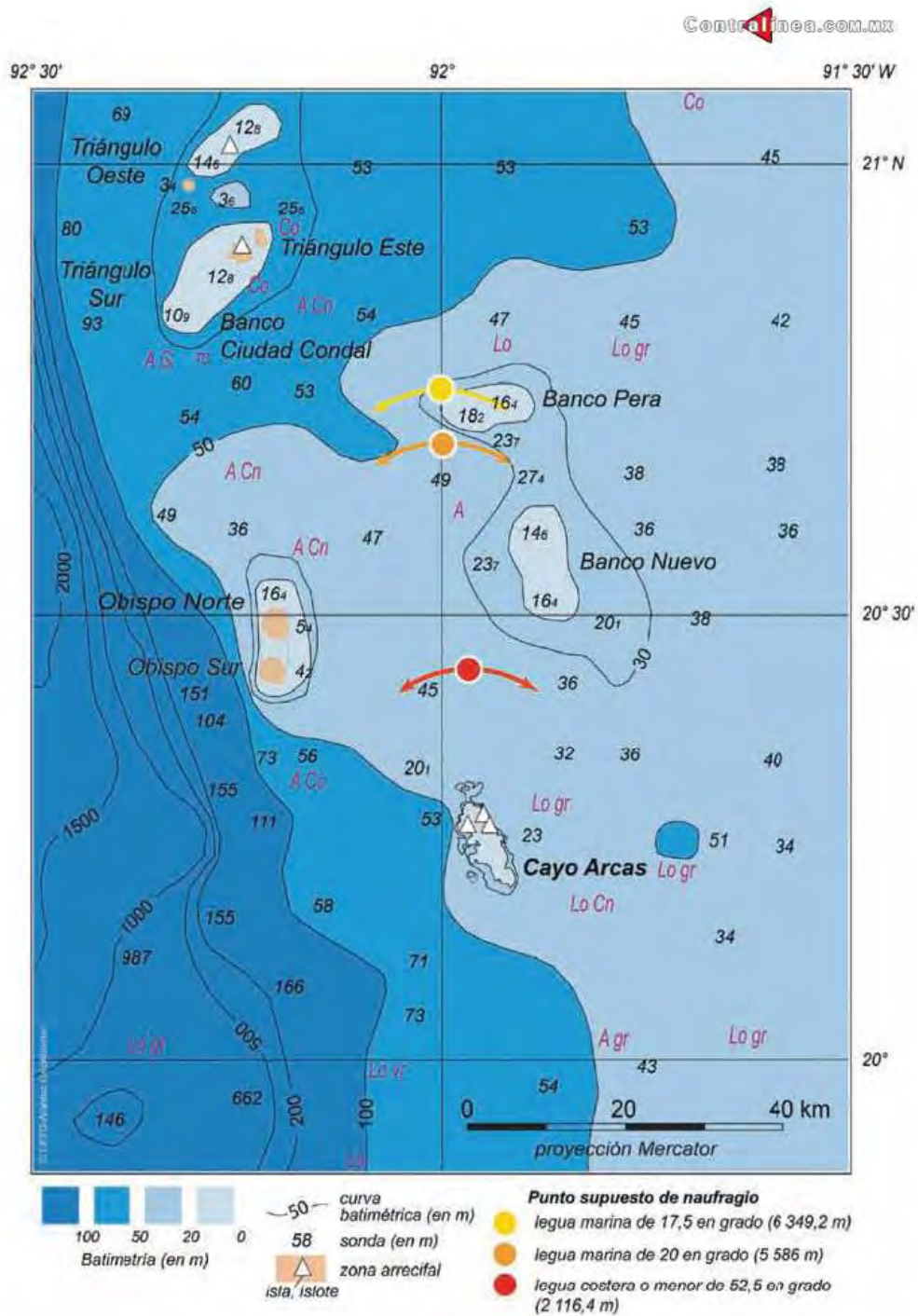
²¹⁹ La medición se realizó a través de Google Earth Pro, realizando una superposición del mapa 1.

Mapa 1. Posible ubicación del naufragio del *Juncal*.



Fuente: SERRANO MANGAS, Fernando, Op. Cit., Nota 15

Mapa 2. Posible Ubicación del *Junca* atendiendo a las diferentes tipos de leguas existentes en la época.



Fuente: SERRANO MANGAS, Fernando, Op. Cit., Nota 15

4.2 Situación legal del pecio.

Una vez expuesto el contexto histórico y la situación actual del pecio del *Juncal*, a continuación realizaré el análisis legal para determinar quién tendría derechos de propiedad sobre los restos de la nao en cuestión y el cargamento que llevaba consigo al momento del naufragio. Asimismo, también analizaré la protección que se le debe brindar de acuerdo al derecho internacional cultural.

Para tal fin, primero abordaré las cuestiones relacionadas con la propiedad del pecio, de conformidad con las reglas del derecho internacional aplicables. Posteriormente, explicaré las obligaciones de protección cultural que deben observar los Estados con intereses culturales sobre el pecio.

4.2.1 Derecho de propiedad

Como ya se ha podido constatar, los principales Estados con potenciales derechos de propiedad sobre el pecio del *Juncal* son España y México. Ante este escenario surgen algunas alternativas jurídicas sobre quién de estos dos países puede tener estos derechos.

Los derechos de propiedad sobre el pecio pueden ser analizados desde dos ópticas. La primera de ellas relacionada con el criterio de inmunidad jurisdiccional esgrimido por España en otros casos de recuperación de pecios²²⁰. La segunda

²²⁰ Recordemos el caso de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, donde España tenía la titularidad del barco por tratarse de un barco de guerra, y por ende, pudo escribir un argumento de inmunidad.

línea de análisis se basa en la regla de sucesión de Estados, la cual puede ser controversial en el presente caso, pero no por ello ilógica.

En este sentido, a continuación analizaré como el pecio puede ser propiedad de:
a) España, bajo el criterio de inmunidad soberana; y **b)** México, bajo la regla de sucesión de Estados.

4.2.1.1 Propiedad de España.

De acuerdo con los antecedentes referidos, resulta casi obvio que el *Juncal* pertenecía a la corona española, y no sólo eso, realizaba funciones oficiales.

Sobre el particular, vale la pena enfatizar que las naves designadas como Capitana y Almiranta de la Flota de la Nueva España, eran consideradas en la época como buques de Estado o navíos de bandera, situados bajo la autoridad directa e indiscutible de la Corona. Así pues, al fungir como Capitana, el *Juncal* ostentaba el rango de Armada de la Guarda de la Flota de la Nueva España²²¹

En este sentido, si tomamos en cuenta que el *Juncal* fue un navío español, le son aplicables las inmunidades previstas en el derecho internacional con respecto a las propiedades de un Estado, simplificadas en los artículos 95 y 96 de la “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”.

Recordemos el criterio esgrimido en el caso *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, referente al galeón *Nuestra Señora de las*

²²¹ Cfr. SERRANO MANGAS, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España*, Op. Cit., nota 15, p. 31

Mercedes, en donde se reconoció la inmunidad jurisdiccional que gozaba dicho pecio en favor de España, toda vez que éste último no había renunciado expresa o tácitamente a sus derechos²²².

En el presente caso, hay elementos históricos suficientes para determinar que el pecio era propiedad de España, y además, que existía un vínculo de carácter oficial entre el *Junca* y la Corona Española. Por lo tanto, se puede afirmar que la propiedad del pecio continúa siendo de España, en virtud de que no existe una renuncia por parte de éste sobre los derechos de propiedad del pecio y su cargamento, aun cuando hasta la fecha no ha sido siquiera localizado.

4.2.1.2 Propiedad de los Estados Unidos Mexicanos.

A pesar de que pareciera que la propiedad del pecio es española, legalmente existe una línea argumentativa alternativa que podría darle dichos derechos a México, la cual se basa en la regla de sucesión de Estados bajo el derecho internacional.

Esta regla, como fue descrita en el capítulo 2 (específicamente en el apartado 2.2.4), se aplica a la serie de situaciones jurídicas que surgen al momento en que surgen nuevos Estados derivados de procesos de independencia. Entre otras cosas, esta regla establece que la propiedad que inicialmente se encontraba en

²²² CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126.

el territorio del nuevo Estado pasa a la propiedad de éste, a menos de que exista acuerdo en contrario.

Al respecto, Shaw establece que la propiedad pública de un Estado predecesor ubicada en el territorio que pasa al Estado sucesor, pasa a ser propiedad de este último²²³.

En esta línea argumentativa, traigo a colación el caso *Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel*, en donde la Corte de Distrito para el Este de Virginia – Estados Unidos de América- consideró que España había renunciado a la inmunidad y propiedad de los galeones *El Juno* y *La Galga*, a través del “Tratado entre Gran Bretaña, España y Francia para Terminar la Guerra de los 7 años”, firmado en 1763, en cuyo texto se disponía que España cedía y renunciaba a sus derechos sobre lo que hoy se conoce como el estado de Florida de los Estados Unidos de América²²⁴.

Al respecto, recordemos que al momento del hundimiento del pecio -octubre de 1631- México todavía no nacía a la vida jurídica y sus territorios pertenecían a la Corona Española. No obstante, al momento en que México logró su independencia en 1821, la situación sobre los territorios, recursos y propiedades españolas ubicadas dentro de ellos, pasaron a ser propiedad de México.

²²³ Cfr. SHAW, Malcolm, *International Law*, Op.Cit., nota 58, p. 988 y 989.

²²⁴ CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, Sentencia de apelación, 21 de julio de 2000, Caso: 221 F3d 634.

Complementando a la regla de sucesión de Estados, podemos tomar en cuenta los diversos actos jurídicos realizados por España y México posteriores al hundimiento del *Juncal*, entre ellos el Acta de Independencia del Imperio Mexicano, los Tratados celebrados en la Villa de Córdoba entre Agustín de Iturbide y Juan O'Donoju. No obstante, me enfocaré en el “Tratado Definitivo de Paz y Amistad entre la República Mexicana y su Majestad la Reina Gobernadora de España” de 1836

En este tratado, España por primera vez reconoce a México como Estado soberano, y hace una renuncia expresa a toda pretensión al gobierno, propiedad y derecho territorial, como se lee a continuación:

“S. M. la reina gobernadora de las Españas, á nombre de su augusta hija Doña Isabel II, reconoce como nación libre, soberana é independiente la república mexicana, compuesta de los estados y países especificados en su ley constitucional, á saber: el territorio comprendido en el virreinato llamado antes Nueva España; el que se decia capitanía general de Yucatan; el de las comandancias llamadas antes de provincias internas de Oriente y Occidente; el de la baja y alta California, y los terrenos anexos é islas advacentes (sic) de que en ambos mares está actualmente en posesión (sic) la expresada república. Y S. M. renuncia, tanto por sí, como por sus herederos y sucesores, á toda pretensión

(sic) al gobierno, **propiedad** y derecho territorial de dichos estados y países.”(sic)²²⁵.

En el presente caso, como se desprende del citado tratado, hay una renuncia expresa a la propiedad que se encuentre en el territorio del nuevo Estado sucesor, en este caso, México. Incluso, si bien con la renuncia a la propiedad bastaría para dejar sin efectos cualquier futura pretensión, dicha renuncia o *waiver*, operaría sobre la inmunidad conferida por el derecho internacional. Al respecto, recordemos que el derecho internacional dispone que la inmunidad soberana de un Estado prevalece hasta en tanto éste no renuncia a ella²²⁶.

Ahora bien, con respecto a si el pecio se ubica dentro del territorio que España cedió a México, todavía no ha sido localizado el pecio, no obstante, las zonas de búsqueda más acertadas se ubican dentro de la zona económica exclusiva mexicana, y otra más, dentro del mar territorial del Cayo Arcas, considerada como isla mexicana bajo los criterios del derecho del mar.

En este sentido, surgen dos escenarios legales a partir de la zona marina en donde el pecio sea hallado:

4.2.1.2.1 Que el pecio se encuentre dentro de mar territorial.

Como se mencionó en el capítulo 2, el mar territorial comprende 12 millas náuticas y es considerado como una extensión del territorio estatal, no obstante,

²²⁵ *Tratado definitivo de paz y amistad entre la República Mexicana y su Majestad la reina gobernadora de las Españas*, adoptado el 29 de diciembre de 1836, en Londres, Reino Unido, artículo 1

²²⁶ SHAW, Malcolm, *International Law*, Op. Cit., nota 58, p.740

para analizar la sucesión realizada entre España y México, debemos analizar las reglas aplicables en 1836 respecto a la extensión del mar territorial. Al respecto, el criterio que imperaba en el siglo XIX respecto al concepto de mar territorial era que éste se extendía a una distancia de 3 millas náuticas, atendiendo al criterio del disparo de una bala de cañón²²⁷.

En esta tesitura, el territorio que España cedió a México también incluía las 3 millas náuticas que el derecho internacional de la época le confería a los Estados, y por ende, la sucesión incluyó la propiedad pública que pueda hallarse dentro de ese territorio, de acuerdo a la regla de sucesión de Estados.

Por lo tanto, en caso de que el pecio del Juncal sea hallado dentro de las 3 millas náuticas del mar territorial mexicano, México podría alegar derechos de propiedad sobre el pecio atendiendo a la regla de sucesión de Estados.

4.2.1.2.2 Que el pecio se encuentre dentro de la zona económica exclusiva.

Bajo este escenario, el argumento de la sucesión de Estados podría quedar inoperante, toda vez que la zona económica exclusiva fue un concepto de derecho internacional aceptado hasta el siglo XX, por lo cual, en caso de que el Juncal se encuentre dentro de esta zona no podría alegarse del todo una regla de sucesión de Estados en virtud de que la sucesión está ligada al territorio que

²²⁷ Cfr. CHURCHILL, R.R., LOWE, A.V., *The Law of the Sea*, Tercera Edición, Manchester University Press, Reino Unido, 1999, p. 72

comprendía la corona, el cual, en el caso del mar únicamente se extendía hasta las 3 millas náuticas.

Por lo tanto, una vez analizados los dos escenarios, podría afirmarse que los derechos de propiedad sobre el pecio del *Junca* fueron cedidos a México únicamente si el pecio es hallado dentro de las 3 millas náuticas de mar territorial, lo cual, como ya se explicó, deriva de tomar en cuenta las reglas de derecho del mar existentes al momento en que se llevó a cabo la sucesión.

A manera de comentario adicional sobre el uso de la regla de sucesión de Estados, el uso de ésta en situaciones en donde los bienes son patrimonio cultural todavía resulta controversial debido a que el criterio no ha sido delimitado totalmente, podría decirse que es una regla de derecho internacional con miras a desarrollarse.

El caso del *Junca*, ofrece una clara oportunidad para iniciar y proponer nuevos criterios sobre la línea argumentativa “ortodoxa” que se ha seguido hasta el momento en los casos de pecios, me refiero a la estrategia de España de esgrimir posiciones basadas en la regla de inmunidad jurisdiccional. Sobre este punto, considero que la sucesión de Estados –en el caso de México- debe ser ampliamente analizada y usada como línea argumentativa.

Ahora bien, lo anterior no significa que España no cuente con derechos culturales sobre el pecio, lo cual da pauta a analizar la obligación conjunta de cooperación para la protección del *Junca*.

Antes de continuar con el segundo apartado sobre la situación jurídica del *Juncal*, expondré posibles argumentos que podrían esgrimirse ante la amenaza constante del ingreso de cazadores de tesoros en la escena del *Juncal*.

4.2.1.3 Cazadores de tesoros

Como se señaló en el apartado de antecedentes históricos (numeral 4.1), algunas entidades privadas han manifestado al gobierno mexicano su pleno interés por realizar operaciones de búsqueda en torno al *Juncal*, una de ellas, *Odyssey Marine Exploration*.

Recordemos que, bajo las reglas del salvamento marítimo, la única forma de que éstas sean aplicables a patrimonio cultural subacuático, es que exista un plan de salvamento que incluya un esquema de protección arqueológica, de conformidad con los lineamientos trazados por el anexo de la “Convención sobre Protección de Patrimonio Cultural Subacuático” de 2001.

En el caso concreto, la única posibilidad de que *Odyssey –o alguna otra entidad privada-* pueda tener algún interés jurídico sobre el pecio será que entable negociaciones conjuntas con los gobiernos de España y México, en donde ofrezca sus servicios a través de un contrato de salvamento²²⁸ para efectos de hallar, y en su caso, extraer del fondo marino los restos del *Juncal*. Para ello, el plan de salvamento deberá tener criterios de protección cultural para evitar que

²²⁸ Un salvamento natural, referido en el capítulo 2, no podría realizarse en virtud de que se estaría violando la soberanía mexicana al ingresar a territorio mexicano sin solicitar permiso a las autoridades competentes.

durante las operaciones se pueda destruir material de relevancia cultural e histórica que pueda ser estudiada posteriormente.

Por otro lado, con respecto a un posible argumento de derecho de hallazgo, la aplicación de esta regla se imposibilita en virtud de que, como ya se expuso, el requisito para hacer valer un argumento en este sentido es tener un abandono expreso por parte del propietario, en este caso, no puede ser considerado como un objeto abandonado en virtud de que España y/o México mantienen la propiedad sobre él al no existir una renuncia a los derechos de propiedad.

Ahora bien, a pesar de que las reglas de derecho marítimo no ofrecen un rango amplio de maniobra favorable a los intereses de este tipo de empresas, en caso de que se decida llevar el caso ante una corte norteamericana –como suele pasar en este tipo de casos- o a cualquier otra jurisdicción, México puede esgrimir un argumento de inmunidad jurisdiccional en el entendido de que el Juncal es un bien cultural, y de acuerdo al derecho internacional también goza de esta prerrogativa. Recordemos que la Corte Internacional de Justicia ha establecido que las reglas de inmunidad son de carácter procesal cuya función es determinar si las cortes de un Estado pueden ejercer jurisdicción sobre otro Estado²²⁹.

4.2.2 Protección del pecio como patrimonio cultural subacuático.

²²⁹ CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Jurisdictional Immunities of the State, Alemania c. Italia: Grecia interviniendo*, Sentencia de fondo, 3 de febrero de 2012, ICJ Reports 2012, p. 99, para.93.

Independientemente del propietario del pecio, resulta inherente que tanto México como España mantienen un vínculo cultural con el *Juncal*, por lo cual, la protección del mismo se traduce en una obligación conjunta de cooperación, de conformidad con la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

Bajo esta línea, el siguiente paso es analizar las opciones que actualmente existen, y aquellas que se podrían implementar, para llevar a cabo una debida protección del pecio del *Juncal* como parte del patrimonio cultural subacuático.

La arqueóloga mexicana Pilar Luna, ha comentado que no falta mucho para que el *Juncal* sea hallado como fruto del trabajo entre estos dos países.²³⁰ Hasta entonces, sólo podemos comenzar a preparar el andamiaje legal para asegurarnos de que una vez que el pecio sea encontrado, se le pueda otorgar una debida protección.

4.2.2.1 Acuerdos bilaterales entre España y México

Como analizamos en el capítulo II, en 2014 se firmó el *Memorandum de Entendimiento entre México y España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático*, para efecto de establecer parámetros

²³⁰ *Es posible que este año encontremos el galeón Juncal con ayuda de España*, http://www.abc.es/cultura/abci-pilar-luna-posible-este-encontremos-galeon-juncal-ayuda-espana-201602290241_noticia.html, consultado el 11 de octubre de 2016.

de cooperación para la protección de pecios que pudiesen ser encontrados dentro de zonas marinas bajo jurisdicción mexicana.

Este instrumento resulta de gran trascendencia puesto que, de cierta forma, cierra las puertas a los intentos de cazadores de tesoros para que, a través de extorsiones y actos de corrupción, puedan obtener un permiso. Lo anterior, en el entendido de que para otorgar un permiso de exploración se requeriría el consentimiento del gobierno español y mexicano.

Cabe señalar que la naturaleza jurídica de este instrumento es *soft law*, y por lo tanto no es vinculante entre las partes. En esta tesitura, para que dicho documento pueda ser considerado como un tratado –del cual deriven obligaciones vinculantes- debe reunir los requisitos establecidos en el artículo 2(a) de la “Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados”,²³¹ considerados como regla de costumbre internacional²³².

4.2.2.2 Reformas a la legislación mexicana secundaria.

De la mano de lo anterior, vale la pena destacar que en la legislación mexicana, al menos hasta antes de 2014, no existía una disposición que regulara la protección del patrimonio cultural subacuático. Si bien existía la Ley Federal

²³¹ De acuerdo a dicho precepto, un tratado es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular. “Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, DOF 14 de febrero de 1975.

²³² CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Maritime Delimitation in the Indian Ocean*, Somalia v. Kenia, Sentencia de fondo, 2 de febrero de 2017, para. 42. En este caso, la Corte analizó si un Memorándum de Entendimiento cumplía con los requisitos de un tratado internacional del cual derivaran obligaciones para las partes.

sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, ésta no comprendía el ámbito que aquí analizamos.

El 13 de junio de 2014, se adicionó un precepto a la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, en materia de patrimonio cultural subacuático. Dicha adición es la siguiente:

“ARTICULO 28 TER.- Las disposiciones sobre preservación e investigación en materia de monumentos y zonas de monumentos arqueológicos e históricos serán aplicables a los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, localizados en la zona marina de los Estados Unidos Mexicanos, que hayan estado bajo el agua parcial o totalmente, de forma periódica o continua, tales como: los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural; los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos. Su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y los objetos de carácter prehistórico.”²³³

Con esta nueva adición, se pretende llenar el vacío legal que existía en nuestro país respecto a la protección del patrimonio cultural subacuático, y con ello, evitar interpretaciones favorables que pudiesen ser esgrimidas por los equipos legales de las empresas cazadoras de tesoros.

²³³ *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas*, Diario Oficial de la Federación: última reforma publicada 28 de enero de 2015.

4.2.2.3 Propuesta de protección

Una vez que el *Juncal* sea hallado, se deberá implementar un proyecto arqueológico para su debida protección y estudio. Como se refirió en los antecedentes, todavía quedan muchas preguntas por contestar sobre las circunstancias que giran en torno al hundimiento del *Juncal*.

En esta tesitura, el escenario ideal sería que el pecio sea conservado *in situ*, como se ha intentado hacer con otros barcos como el reciente caso del galeón San José, en donde España y Colombia han alcanzado un acuerdo para efectos de cooperar en su investigación.

La primera propuesta sería –una vez hallado el pecio- desarrollar un programa de investigación basado en la conservación *in situ* parcial del *Juncal*, toda vez que –de acuerdo a la opinión de los arqueólogos- actualmente es la mejor forma de preservar un pecio. Para ello, las autoridades mexicanas y españolas deberán discutir un plan de trabajo que contemple un enfoque de investigación arqueológica e histórica, a través de la extracción de algunos objetos para su estudio.

Un ejemplo que podría seguirse como medio de protección y difusión sobre la importancia de proteger el patrimonio cultural subacuático, es la exposición intitulada *El último viaje de la fragata Mercedes*, a través de la cual la Secretaría de Cultura de España creativamente montó una exposición a partir de la

experiencia vivida en torno a la recuperación de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*²³⁴.

En este orden de ideas, una segunda propuesta es la creación de un museo marítimo conjunto México-España, donde se exponga la relevancia económica, cultural, social -y ahora histórica y cultural- de las Flotas de la Nueva España y la Carrera de Indias. Asimismo, al presentarse algunos objetos sustraídos del *Juncal* –bajo las técnicas de conservación adecuadas- se transmitiría la importancia de lograr una debida protección del patrimonio cultural subacuático.

Ahora bien, en virtud de que las posibles ubicaciones del pecio del *Juncal* se localizan en zonas de jurisdicción mexicana, sería más práctico montar los centros de operaciones en México, y posteriormente, podría acordarse que la sede del museo fuera Veracruz o Campeche, en el entendido de que la exposición podría estar sujeta a ser trasladada temporalmente a otros países como parte de una actividad de difusión cultural.

Asimismo, debe considerarse que México ha sido más activo en la búsqueda del pecio del *Juncal*, a través de las expediciones antes señaladas. Hasta el momento España no ha iniciado o coordinado trabajos de búsqueda o investigación en torno al pecio. En este orden de ideas, si bien esta circunstancia no otorga derechos preferentes a México, sí puede ser una carta de negociación

²³⁴ Visita a la exposición El último viaje de la fragata Mercedes, Ciudad de México, realizada el 1 de julio de 2016.

para tener un margen de incidencia dentro de las investigaciones y operaciones de búsqueda.

En conclusión, la búsqueda del *Junca!* debe realizarse a la luz de la obligación de cooperación entre el gobierno español y mexicano, y posteriormente, dicha obligación debe continuar para efectos de brindar una debida protección a este interesante bien cultural, del cual queda demasiado por investigar y aprender.

CONCLUSIONES

De acuerdo a la investigación y análisis desarrollados en el desarrollo del presente trabajo, se llegan a las siguientes conclusiones:

PRIMERA.- El derecho internacional convencional actual propone un marco jurídico –en vías de desarrollo- que brinda una protección al patrimonio cultural subacuático. En este sentido, las disposiciones atinentes a la protección de patrimonio cultural subacuático contenidas en la “Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar” deben ser interpretadas y aplicadas de manera complementaria con las nuevas disposiciones que propone la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”.

Al margen de lo anterior, también es vital que los Estados no partes de la “Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar” y/o de la “Convención sobre Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, adopten los criterios establecidos en dichos tratados. Con ello, se logrará un desarrollo jurídico adecuado para la debida protección del patrimonio cultural subacuático.

SEGUNDA.- Es posible aplicar algunas reglas del derecho marítimo para efectos de proteger el patrimonio cultural subacuático. De manera particular, el salvamento marítimo puede ser utilizado para recuperar patrimonio cultural subacuático únicamente cuando la operación contempla el empleo de técnicas arqueológicas y de conservación para evitar la pérdida o daño del bien cultural,

de conformidad con la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático” y su anexo.

Contrariamente, debe buscarse que el principio *finders keepers* sea neutralizado cuando se trate de bienes catalogados como patrimonio cultural subacuático. La aplicación de esta regla únicamente analiza si un objeto puede ser susceptible de apropiación, dejando de lado si el bien en cuestión es patrimonio cultural, y por ende, no considera un trato especial para fines de protegerlo.

TERCERA.- Con respecto al *Juncal*, considerando que la ubicación del pecio no es exacta hasta el momento en que se escriben estas líneas, se concluye que la titularidad de la propiedad del pecio será determinada -en favor de México o España- por medio de la aplicación de las reglas de sucesión de Estados y de inmunidad soberana, una vez que sea localizado el sitio exacto en el que yacen los restos del *Juncal*.

De manera particular, la aplicación de la regla de sucesión de Estados -que le daría la propiedad del pecio a México- debe ser contemplada en casos similares al del *Juncal* sin dejar de observar las obligaciones de protección cultural que los países interesados tienen.

Asimismo, el caso del *Juncal* debe aprovecharse para que el Estado mexicano adopte a nivel interno un marco jurídico enfocado sobre la preservación del patrimonio cultural subacuático que vayan acorde con el contenido del anexo de la “Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático”, de la cual es Estado parte. Si bien la adición de 2014 a la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas

Arqueológicas, Artísticos e Históricos ha sido un gran paso, se necesitan directrices que sean diseñadas por grupos de trabajo conformados por arqueólogos y juristas.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- ANDREONE, Gemma, *The Exclusive Economic Zone*, en ROTHWELL, Donald, OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2015.
- BAATZ, Yvonne, *Maritime Law*, 3ra edición, Informa Law from Routledge, Nueva York, 2014.
- BALLARD, Robert D., *Mystery of the Ancient Seafarers: Early Maritime Civilizations*, 1ra edición, Estados Unidos, National Geographic, 2004.
- BASS, George F. *The Development of Maritime Archeology* en Alexis, FORD Ben, HAMILTON Donny, *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011.
- BAUGHEN, Simon, *Shipping Law*, 6ta edición, Routledge, Nueva York, 2015
- BLAKE, Janet, *International Cultural Heritage Law*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2015.
- CATSAMBIS, Alexs, FORD Ben, HAMILTON Donny (coord.), *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011, p. 26

- CHECHI, Alessandro, *The Settlement of International Cultural Heritage Disputes*, 1ra edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2014.
- CHURCHILL, R.R., LOWE, A.V., *The Law of the Sea*, Tercera Edición, Manchester University Press, Reino Unido, 1999.
- COTTRELL, Anne, *The Law of the Sea and International Maritime Archeology: Abandoning Admiralty Law to Protect Historic Shipwrecks*, Fordham International Law Journal, Vol 17, 1993.
- CRAWFORD, James, *Brownlie's Principles of Public International Law*, 8va edición, Oxford University Press, Oxford, 2013.
- CRAWFORD, James, *The Creation of States in International Law*, 2da edición, Oxford University Press, Reino Unido, 2005.
- CRUZ BARNEY, Óscar, *El Corso Marítimo*, 1ª edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2013.
- OLVERA DE LUNA, Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, 1era edición, editorial Porrúa, México, 1981
- DROMGOOLE, Sarah, *Underwater Cultural Heritage and International Law*, Cambridge University Press, Reino Unido, 2013.
- EMANUELLI, C. State Succession, Then and Now, With Special Reference to the Louisiana Purchase, Louisiana Law Review, Vol, 63, Nú. 4, 2003, p. 1278.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas 1881*, Ministerio de Defensa: Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España, 1996.

- FORREST, Craig, *Historic Wreck Salvage: An International Perspective*, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L.J. 347 2008-2009.
- FOX, Hazel y WEBB, Philippa, *The Law of State Immunity*, 3ra edición, 2013, Oxford, Reino Unido, Oxford University Press.
- FRANCONI, Francesco, *The Human Dimension of International Cultural Heritage Law: An Introduction*, The European Journal of International Law, Vol. 22, <http://ejil.oxfordjournals.org/content/22/1/9.full.pdf>.
- GARCÍA-BARCENA, Joaquín, *El brig U.S.S. Somers*, Arqueología Mexicana, México, Vol. XVIII-Núm.105, septiembre- octubre 2010.
- GARNER, Bryan, *Black's Law Dictionary*, 9na edición, ed. Thomson Reuters, Estados Unidos, 2009
- GIDEL, Gilbert, *Le droit international public de la mer: le temps de paix*, vol.1. Introduction, La haute mer, 1ra edición, Harvard Law Review, Paris, 1981, p.40
- GÓMEZ ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, *El Nuevo derecho del mar: Guía introductiva a la Convención de Montego Bay*, 1ra edición, editorial Miguel Ángel Porrúa, México, 1986
- GUERIN, Ulrike, *La Convención de 2001 y el Desarrollo Sostenible*, Cultura y Desarrollo: Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe, Cuba, no. 13, 2015,
- HOCKER, Fred, *Vasa: A Swedish Warship*, 1ra edición, Medstrom Bokforlag, Estocolmo, Suecia 2015.
- *Informe de la Comisión de Derecho Internacional; Fragmentación de del Derecho Internacional: Dificultades derivadas de la diversificación y*

expansión del derecho internacional; A/CN.4/L.702, 18 de julio de 2006,
para.4

- LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Nacimiento y desarrollo de la arqueología subacuática en México*, Arqueología Mexicana, México, Vol. XVIII-Núm. 105, septiembre-octubre 2010.
- LUNA ERREGUERENA, Pilar, *En busca de la Flota: Arqueología Subacuática*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y Naufragios*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003.
- LUNA ERREGUERENA, Pilar, *Patrimonio Cultural Subacuático: Legislación Nacional e Internacional*, en *Arqueología Marítima: Estudios Interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, 1ra. Edición, México, INAH, 2012
- MARTIN, Paula, *Conclusion: Future Directions*, en CATSAMBIS, Alexs, FORD Ben, HAMILTON Donny (coord.), *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011
- MARX, Robb, *Shipwrecks in the Americas*, 2da edición, Dover Publications, Nueva York, 2011
- MEEHAN HERMANSON, Patricia, *Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la Flota de la Nueva España de 1630*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y*

Naufragios, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003

- MOYA, Sordo Vera, *Arqueología marítima en México: Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2012
- MUCKELROY, Keith, *Maritime Archeology*, Cambridge, Cambridge University Press, New Studies in Archeology, 1978.
- NOVAK, Fabián, *La Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001*, <http://www.oas.org/dil/esp/13%20-%20novak.391-424.pdf>
- NOYES, John, *The Territorial Sea and Contiguous Zone*, en ROTHWELL, Donald, OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, United Kingdom, 2015.
- O'CONNELL, Daniel Patrick, *The Law of State Succession*, 1era edición, Cambridge University Press, Reino Unido, 1956, p. 6-9
- O'KEEFE, Patrick, *Shipwrecked Heritage: a commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage*, 1ra edición, 2002, Institute of Art and Law
- PÉREZ DE ARMIÑÁN, Alfredo, *Cultura en la Agenda de Desarrollo Post-2015*, *Cultura y Desarrollo: Patrimonio Cultural Subacuático en América Latina y el Caribe*, Cuba, no. 13, 2015.

- POMEY Patrice, *Defining a Ship: Architecture, Function, and Human Space* en CATSAMBIS, Alexs, FORD Ben, HAMILTON Donny, *The Oxford Handbook of Maritime Archeology*, 1era edición, Oxford University Press, Oxford, Reino Unido, 2011.
- REEDER, John, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 5ta edición, Sweet and Maxwell, Londres, Reino Unido, 2012.
- ROJAS SANDOVAL, Carmen, *En busca del galeón Nuestra Señora del Juncal*, Tesis de Licenciatura en Arqueología, Escuela Nacional de Antropología e Historia, 2001
- ROJINA VILLEGAS, Rafael, *Compendio de derecho civil II: Bienes, derechos reales, y sucesiones*, 41° edición, Porrúa, México 2008
- ROTHWELL, Donald, OUDE, Alex, SCOTT, Karen, STEPHENS, Tim, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, 1ra edición, Oxford University Press, United Kingdom, 2015
- SALGADO Y SALGADO, Eusebio, *Manual de Derecho Marítimo*, 1era edición, Editorial Academia Española, Madrid, 2012
- SCOVAZZI, Tullio, GARABELLO Roberta; *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: Before and after the 2001 UNESCO Convention*, 1ra edición, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Países Bajos, 2003.
- SERRANO, Mangas, Fernando, *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal: Ensayos sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y*

- la Almiranta de la Flora de Nueva España de 1631*, 1era edición, Universidad Veracruzana, Jalapa, Veracruz, 2012
- SHAW, Malcolm, *International Law*, 7ma edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2014
 - SZÉKELY, Alberto, *Derecho del Mar*, 1ra edición, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1991.
 - TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 1ra edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2012
 - TEITELBAUM, Joshua, *Inside the Blackwall Box: Explaining US Marine Salvage Awards*, Georgetown University Law Center, Estados Unidos, 2014
 - TREJO RIVERA, Flor, *Adversidades en la administración de la Carrera de Indias: el caso de la flota del general Miguel de Echazarreta*, en TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La Flota de la Nueva España 1630-1631: Vicisitudes y Naufragios*, 1era edición, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2003, p.79
 - VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, 1ra edición, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, México, 2011.
 - VAN WOUDEMBERG, *State Immunity and Cultural Objects on Loan*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Países Bajos, 2012
 - VELÁZQUEZ ELIZARRARÁZ, Juan Carlos, *Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su*

recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico”, Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol. XV, 2015.

- WILLIS, Sam, *Shipwreck: A history of disasters at sea*, 1era edición, ed. Quercus, 2009, p.6
- WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, *Our Common Future*, SNE, Oxford University Press, 1987.
- YANG, Xiaodong, *State Immunity in International Law*, 1ra edición, Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido, 2012.

INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

- “*Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*”, Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982, DOF 18 de marzo de 1983, artículo 3
- “*Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático*”, París, Francia, 15 de octubre de 2001, D.O.F. 31 de diciembre de 2008
- “*Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural, y natural*”, París, Francia, 21 de noviembre de 1972, DOF 2 de mayo de 1984, preámbulo.
- “*Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados*”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, DOF 14 de febrero de 1975.
- “*Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo*”, Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, DOF 10 de octubre de 1991.
- “*Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo*”, Río de Janeiro, Brasil, 1992

- *“Memorándum de Entendimiento entre la Secretaría de Educación Pública del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Ministerio de Educación, Cultura, y Deporte del Gobierno de España para la cooperación en la identificación, gestión, investigación, protección, conservación y preservación de recursos y sitios del patrimonio cultural subacuático”*, Ciudad de México, México, y Madrid, España, firmado el 5 y 10 de junio de 2014.
- *“Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales”*, París, Francia, adoptada el 14 de noviembre de 1970.
- *Tratado definitivo de paz y amistad entre la República Mexicana y su Majestad la reina gobernadora de las Españas*, adoptado el 29 de diciembre de 1836, en Londres, Reino Unido.

LEGISLACIÓN MEXICANA

- *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas*, Diario Oficial de la Federación: última reforma publicada 28 de enero de 2015.
- *Programa de Manejo Reserva de la Biósfera Banco Chichorro*, 1era edición, Instituto Nacional de Ecología, México, 2000, p. 83

JURISPRUDENCIA

- **Cortes y Tribunales Internacionales**

- CORTE PENAL INTERNACIONAL, *The Prosecutor v. Ahmad Al Faqi Al Mahdi*, Corte Penal Internacional, Decisión sobre la confirmación de cargos, 24 de marzo de 2016.
- CORTE PERMANENTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Peter Pázmány University, 1933*, PCIJ Seria A/B, No. 61, 237
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons*, Opinión Consultiva, 8 de julio de 1996, ICJ. Reports 1996, p. 226, para.29
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Maritime Delimitation in the Indian Ocean*, Somalia v. Kenia, Sentencia de fondo, 2 de febrero de 2017, para. 42
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *North Sea Continental Shelf cases, República Federal de Alemania c. Dinamarca/Países Bajos*, Sentencia de fondo, 20 de febrero de 1969, ICJ Rep 3
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Continental Shelf*, Libia c. Malta, Sentencia de fondo, 3 de junio de 1985, ICJ Reports, p. 51.
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Jurisdictional Immunities of the State, Alemania c. Italia: Grecia interviniendo*, Sentencia de fondo, 3 de febrero de 2012, ICJ Reports 2012, p. 99, para.57.
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Gabčíkovo-Nagymaros Project, Hungría c. Eslovaquia*, Memorial de Hungría, 1997, ICJ Rep 7, 203.

- TRIBUNAL INTERNACIONAL PARA EL DERECHO DEL MAR, *ARA Libertad*, República de Argentina c. Ghana, Orden de Medidas Provisionales, 15 de diciembre de 2012, para. 95
- TRIBUNAL INTERNACIONAL PARA EL DERECHO DEL MAR, *MOX Plant Case, Irlanda c. Reino Unido*, Orden de Medidas Provisionales, 3 de diciembre de 2001.

➤ **Tribunales domésticos.**

- CASA DE LOS LORES DE REINO UNIDO, *SS Melanie and the SS Onofre*, [1925] A.C. 246; (1924) 20 L1
- CONSEJO DE ESTADO DE ITALIA, *Italia Nostra v Ministry of Cultural Heritage and Libyan Arab Jamahiriya*, Sentencia de apelación, 23 de junio de 2008, Caso No 3154/2008 ILDC 1138; en Lexis Nexis.
- CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *RMS Titanic Inc. v the Wrecked and Abandoned Vessel*, 31 de enero de 2006, 286 F.3d 194.
- CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Sea Hunt Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels*, Sentencia de apelación, 21 de julio de 2000, Caso: 221 F3d 634; en Lexis Nexis.
- CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO CIRCUITO, *RMS Titanic Inc. v the Wrecked and Abandoned Vessel*, 2002, 286 F.3d 194; en Lexis Nexis.

- CORTE DE APELACIÓN DEL CUARTO DISTRITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Columbus-America Discovery Group v. Atl Mut. Ins. Co.*, 26 de agosto de 1992, 974 F.2d 450.
- CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA *Odyssey Marine Exploration, Inc. v The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Sentencia de apelación, 21 de septiembre de 2011, Caso: 675 F. Supp.2d 1126; en Lexis Nexis.
- CORTE DE APELACIÓN DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Guevara v. Peru*, 1 de noviembre de 2006, 468 F.3d 1289, 1298; en Lexis Nexis.
- CORTE DE APELACIÓN DEL NOVENO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Cassier v. Spain*, 2010, 616 F.3d 1019, 1028-1030.
- CORTE DE APELACIONES DEL QUINTO CIRCUITO DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Treasure Salvors Inc. V. Unidentified Wrecked and Abandoned Vessel Believed to be the Nuestra Señora de Atocha*, 13 de marzo de 1978, 9 F.2d 330.
- CORTE DE DISTRITO DE FLORIDA, *Cobb Coin Company Inc. V. The Unidentified, Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 31 de Agosto de 1982, 549 F. Supp. 540 (1982).
- CORTE DE DISTRITO DE NORFOLK VIRGINIA, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *R.M.S Titanic Inc. v. The wrecked and abandoned vessel*, 12 de agosto de 2010, 742 F. Supp. 2d 784.

- CORTE DE DISTRITO DE NUEVA JERSEY, *Moyer v Wrecked and Abandoned Vessel*, decisión del 18 de noviembre de 1993, 836 F.Supp 1099
- CORTE DE DISTRITO DE NUEVA YORK, *Northeast Research, LLC v One Shipwrecked Vessel*, 27 de mayo de 2010, 790 F. Supp.2d 56.
- CORTE DE DISTRITO DE SAVANNAH GEORGIA, *Chance v. Certain Artifacts Found & Salvaged From The Nashville*, 16 de Agosto de 1984, 606 F. Supp. at 809
- CORTE DE DISTRITO DEL SUR DE GEORGIA, *Marex International, Inc v Unidentified Wrecked and Abandoned Vessel*, decisión del 13 de enero de 1997, caso: 952 F. Supp. 825.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *The Sabine*, 1879;101 US (384), en Lexis Nexis.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *Republic of Argentina v. Weltover, Inc.*, 12 de junio de 1992, 504 U.S. 607, 614; en Lexis Nexis.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, *The Blackwall*, 1869, 77US.en Lexis Nexis.
- SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Inmunidad jurisdiccional internacional, no es prerrogativa ilimitada, Novena Época, Segunda Sala, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Tomo IV, marzo de 2003, pág. 141; en Lexis Nexis.

DOCUMENTOS DE LA COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL

- *Séptimo Reporte sobre Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus Bienes por el Relator Especial Sompong Sucharitkul ('Seventh report on jurisdictional immunities of States and their property by Mr., Special Rapporteur, Comisión de Derecho Internacional, UN Doc. A/CN.4/388 and Corr.1, 28 de marzo de 1985*

PÁGINAS ELECTRÓNICAS

- *A la caza de un navío hundido en Campeche,* <http://archivo.eluniversal.com.mx/cultura/2013/a-la-caza-de-un-navio-hundido-en-campeche-935633.html>, consultado el 10 de octubre de 2016.
- *Abandoned Shipwrecks Act Guidelines,* http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/usa/usa_shipwreckact_guidelines_enorof.pdf, consultado el 10 de septiembre de 2016.
- *Es posible que este año encontremos el galeón Juncal con ayuda de España,* http://www.abc.es/cultura/abci-pilar-luna-posible-este-entremos-galeon-juncal-ayuda-espana-201602290241_noticia.html, consultado el 11 de octubre de 2016.
- *Federal Judge Announces Favorable Ruling in the Matter of the SS Central America and Recognizes the Contribution of Odyssey Marine Exploration,* <http://www.nasdaq.com/press-release/federal-judge-announces-favorable-ruling-in-the-matter-of-the-ss-central-america-and-recognizes-th-20160906-00554#ixzz4KrehGafz>, consultado el 17 de septiembre de 2016.

- *Maiden voyage of Stanford's humanoid robotic diver recovers treasures from King Louis XIV's wrecked flagship*
<http://news.stanford.edu/2016/04/27/robotic-diver-recovers-treasures/>,
visitado el 18 de noviembre de 2016.
- Portal de la NOAA, apartado: Technology >Navy
<http://oceanexplorer.noaa.gov/technology/diving/scuba/scuba.html>,
consultado el 15 de mayo de 2016.
- Portal de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH, apartado: Flota de la Nueva España,
<http://www.subacuatica.inah.gob.mx/index.php>, visitado el 8 de mayo de 2016.
- Portal del Museo de Barcos Vikingos de Roskilde
<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/practical-information/>, consultada el 15 de mayo de 2016.
- Portal del Vasamuseet, apartado: *The Museum*,
<http://www.vasamuseet.se/en/vasa-history/the-museum>, consultado el 2 de mayo de 2016.
- *Salvaging the Coast Concordia*, <http://www.bbc.com/news/world-europe-1996219>, consultado el 11 de Agosto de 2016.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- IMAGEN 1: Distribución de las zonas marinas.
- IMAGEN 2: *Virgen del Juncal*, Project on the Engraved Sources of Spanish Colonial Art, consultado el 26 de octubre de 2017,
<http://colonialart.org/artworks/826B>.

- IMAGEN 3: Diseño hipotético del *Nuestra Señora del Juncal* elaborado por el ingeniero naval Cruz Apestegui.

ÍNDICE DE MAPAS.

- Mapa 1. Posible ubicación del naufragio del Juncal.
- Mapa 2. Posible ubicación del Juncal atendiendo a los diferentes tipos de leguas existentes en la época.