

LA LEGISLACIÓN  
INTERNACIONAL Y  
LA ACTUACIÓN DE  
LAS AUTORIDADES  
DE GIBRALTAR EN  
EL ARRESTO DE  
ACTIVISTAS DE  
GREENPEACE Y  
PERIODISTAS



**GREENPEACE**

DUNCAN E. J. CURRIE LL.B. (HONS.) LL.M.

# LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES DE GIBRALTAR EN EL ARRESTO DE ACTIVISTAS DE GREENPEACE Y PERIODISTAS

<b>SUMARIO EJECUTIVO</b> .....	5
<b>HECHOS Y ANTECEDENTES</b> .....	9
<b>LEGISLACIÓN DE GIBRALTAR</b> .....	9
<b>LEGISLACIÓN INTERNACIONAL</b> .....	10
▶ MAR TERRITORIAL.....	10
▶ DERECHOS EN EL MAR TERRITORIAL.....	10
▶ EL MAR TERRITORIAL DE GIBRALTAR.....	12
▶ LA DISPUTA SOBRE LAS AGUAS TERRITORIALES DE GIBRALTAR.....	12
<b>VIOLACIONES DE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL</b> .....	14
▶ ARRESTO ILEGAL.....	14
▶ INCUMPLIMIENTO DEL DERECHO AL PASO INOCENTE.....	14
▶ VIOLENCIA EN LA DETENCIÓN.....	14
▶ NO IMPOSICIÓN DE FIANZA.....	14
<b>NOTAS</b> .....	16



# SUMARIO EJECUTIVO

El pasado 20 de enero, en una protesta contra la actividad del buque monocasco de bandera de conveniencia maltesa Vemamagna, las autoridades de Gibraltar persiguieron y arrestaron a activistas de Greenpeace y a un grupo de periodistas. En este informe se analiza en detalle la situación generada por estos hechos en el marco del derecho internacional marítimo y se concluye que las autoridades gibraltareñas incumplieron la legislación marítima internacional.

Sin entrar en la disputa entre Gibraltar y España sobre sus aguas territoriales, el estatuto gibraltareño que prohíbe la navegación por aguas territoriales es contrario a la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Por tanto, el cumplimiento de ese estatuto representa una violación continuada de Gibraltar al derecho al paso inocente, ya que penalizan a algunas embarcaciones por la mera entrada en aguas territoriales.

Gibraltar como estado costero no puede actuar a bordo de un buque extranjero de paso a través del mar territorial para arrestar a cualquier persona o para abrir una investigación en relación a cualquier hecho cometido antes de que el buque haya entrado en mar territorial si, procedente de un puerto extranjero, sólo está atravesando mar territorial sin entrar en aguas interiores.

Por estas razones, el arresto de las lanchas hinchables de Greenpeace fue ilegal, ya que la persecución comenzó en aguas internacionales y las lanchas no habían realizado ninguna acción en mar territorial antes de que comenzara la persecución.

También las circunstancias del arresto constituyen un incumplimiento de las leyes internacionales. El Gobierno de Gibraltar, de acuerdo con el artículo 27 de la Convención sobre el Derecho del Mar, está obligado a guardar el debido respeto a la navegación cuando tiene que proceder a un arresto. La forma brutal en la que se produjo la detención de las lanchas muestra el incumplimiento de este artículo.

Por último Gibraltar incumple el artículo 73 de la Convención sobre el Derecho del Mar al no imponer a Greenpeace fianza alguna para que pueda recuperar sus lanchas, a pesar de que dicho artículo establece que Gibraltar tiene que imponer una fianza razonable para estos casos.



## HECHOS Y ANTECEDENTES

El 20 de enero de 2003, la policía gibraltareña arrestó a seis activistas de Greenpeace y a 12 periodistas españoles durante una protesta de la organización ecologista. Dos activistas se esposaron con pequeñas pancartas en el mástil del buque petrolero "Vemamagna", de bandera maltesa y anclado en la posición 36 08'8 N 5 22'5 W (a unas 0,5 millas náuticas<sup>1</sup> del punto terrestre de Gibraltar más cercano). Las otras 18 personas navegaban a bordo de dos lanchas del buque MV Esperanza: las lanchas rígidas "Grey Whale" y "Hurricane". La "Hurricane" fue arrestada a las 9:50 en la posición aproximada 36 08'6 N 5 22'7 W (a unas 0,6 millas náuticas al oeste de tierra de Gibraltar). La "Grey Whale" fue arrestada a las 10:35 en la posición aproximada 36 08'7 N 5 22'9 W (a unas 0,8 millas al oeste del brazo oeste del North Mole del puerto de Gibraltar).

La copia en posesión del barco del libro "NP 67 West Coast of Spain and Portugal Pilot" recoge en el Apéndice 1 la "Admiralty Waters (Gibraltar) Order 1972" (Orden sobre Aguas del Almirantazgo, Gibraltar, 1972). De acuerdo con esta carta, las *Admiralty Waters* se extienden hasta 50 yardas del North Mole y 200 yardas (0,1 milla) del Detached Mole. Por tanto, el arresto realizado por la policía gibraltareña tuvo lugar fuera de las *Gibraltar Admiralty Waters*.

Los barcos de la policía gibraltareña embistieron las lanchas de Greenpeace en varias ocasiones. Además, el buque PL-11 "Semarang II" de la autoridad portuaria gibraltareña, una poderosa lancha a propulsión con una proa rígida saliente, embistió deliberadamente a la "Grey Whale" al menos en una ocasión. Uno de los oficiales del Esperanza, Pelle Peterson, estaba a bordo y advirtió a los ocupantes sobre la embestida de este buque, salvándolos de graves consecuencias. La consola principal de la "Grey Whale" resultó seriamente dañada por la proa del "Semarang II". La brújula y otros instrumentos fueron golpeados y se fracturó la consola de fibra de vidrio.

Las acciones de la policía de Gibraltar ocurrieron en aguas territoriales reclamadas tanto por Gibraltar como por España. Sin embargo, todas las informaciones coinciden en que la persecución de las lanchas de Greenpeace comenzaron fuera de las aguas territoriales. El arresto de la "Hurricane" y las embestidas a la "Grey Whale" tuvieron lugar antes de que se produjera ninguna protesta, sin que los conductores de las lanchas hubieran realizado ningún acto ilegal. Por otra parte, no hubo ninguna advertencia a los conductores de las lanchas mientras eran conducidas hacia aguas territoriales. El arresto final de la "Grey Whale" tuvo lugar en aguas reclamadas como territoriales después de que dos activistas alcanzaran el "Vemamagna", que estaba fondeado en ellas.



# LEGISLACIÓN DE GIBRALTAR

Los conductores de las lanchas de Greenpeace, Richard John Pearson y Waldemar Wichmann, han sido acusados *inter alia* de importación de bienes prohibidos amparándose en la sección 14 (1.f) y (2) de la "Imports and Exports Ordinance, 1986" (Ordenanza de importaciones y exportaciones de 1986". La sección 14 (1.f) estipula que ninguna persona debe importar "ningún otro bien cuya importación esté prohibida por o bajo la autoridad de esta Ordenanza o cualquier otra ley en vigor en Gibraltar", y la sección 14(2) prevé que "una persona que importa cualquier bien contrario a las subsecciones 91 o que está relacionado de manera conocida con cualquiera de esas importaciones es culpable de una ofensa y es susceptible de una multa de tres veces el valor de los bienes o de nivel 5 de la escala standard, la que sea mayor". La sección 119 de la Ordenanza prevé que los bienes prohibidos deben ser confiscados, haya o no alguna persona inculpada en conexión con ellos.

El párrafo 16 (1) del anexo 1 del "Imports and Exports (Control Regulations) 1987 (Regulaciones para el Control de Importaciones y Exportaciones, de 1987) incluye lanchas inflables rígidas de 6 metros o más de eslora total o cualquier adaptación de dichas embarcaciones. Según el párrafo (3) de las Regulaciones, "a un barco al cual le se aplique la definición del subpárrafo (1) no se le prohibiría importar en caso de que el Administrador de Aduanas certifique que el barco ha entrado en aguas territoriales exclusivamente por motivos de seguridad en la mar y la embarcación esté bajo custodia del Administrador hasta que el barco abandone aguas territoriales, siendo ése el periodo de tiempo, en opinión del Administrador y con la supervisión del Capitán del Puerto, necesario para solucionar los problemas de seguridad".

La "Interpretation and General Clauses Ordinance (Interpretación y Ordenanza de Cláusulas Generales)" define tanto "aguas territoriales" como "importación". Importación como "traer o hacer que se

traiga a Gibraltar por tierra, mar o aire". "Aguas territoriales" como "la parte del mar adyacente a Gibraltar sujeta al dominio de Su Majestad".<sup>2</sup>

Esta última definición plantea la cuestión de cuáles son las aguas que están de hecho sujetas al dominio de la Reina. Si los tribunales de Gibraltar consideran como un asunto de su jurisdicción las aguas que se encuentran a tres millas de la costa de Gibraltar, este podría ser un asunto que preocupase a España.

Además, el estatus de los buques bajo legislación de Gibraltar podría preocupar a otros barcos o propietarios de yates, particularmente aquellos animados por las autoridades de Gibraltar a disfrutar de "la garantizada recepción amistosa a los visitantes". Si "importar" significa llevar un barco a Gibraltar, se interpretaría como llevarlo a través de las aguas territoriales hasta aguas internas o hasta puerto. Esta interpretación es coherente con la definición de "aguas territoriales" como parte del mar "adyacente a Gibraltar". Un punto no puede estar al mismo tiempo "adyacente a Gibraltar" y "dentro de Gibraltar".

El subpárrafo 3 de las Regulaciones, sin embargo, prevé expresamente una excepción para barcos "registrados en aguas territoriales". Puede ser que la excepción se refiera a la razón por la cual un barco haya entrado en aguas territoriales, pero reconoce que el delito no se comete si el barco no está de hecho "dentro de Gibraltar". Pero si la legislación quiere decir que el mero hecho de entrar en aguas territoriales constituye "importación", estaría violando la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que obliga a Gibraltar a permitir el paso inocente. Es decir, a permitir la navegación por el mar territorial con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en aguas interiores o para dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas. Se trata de un derecho cuyo incumplimiento supone una violación de la legislación internacional.

# LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

## Mar territorial

Bajo la Convención sobre Derecho del Mar<sup>3</sup>, la soberanía de un estado costero se extiende, más allá de su territorio y aguas internas y, en el caso de un archipiélago, de sus aguas de archipiélago a un cinturón de mar adyacente, que se describe como mar territorial. La soberanía sobre el mar territorial se ejercita sujeta a dicha Convención y otras leyes internacionales. Todo Estado tiene el derecho a establecer la extensión de sus aguas territoriales hasta un límite que no puede exceder las 12 millas náuticas<sup>4</sup>.

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del mar territorial<sup>5</sup>. Salvo disposición en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño<sup>6</sup>.

Para los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes<sup>7</sup>.

La situación de Gibraltar debe contemplarse en relación con su proximidad a España, como veremos más adelante.

## Derechos en el mar territorial

Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial<sup>8</sup>.

Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

- a) Atravesar dicho mar sin penetrar en él.
  - b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas.
- El paso será rápido e ininterrumpido<sup>9</sup>.

El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Ese paso se efectuará con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

Se considerará que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza, en el mar territorial, alguna de las actividades enumeradas por la ley<sup>10</sup>.

El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre un número de materias que incluyen la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo y la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración o sanitarios y de las leyes y reglamentos del Estado costero<sup>11</sup>. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos<sup>12</sup>.

Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar

territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar<sup>13</sup>. El Estado ribereño no pondrá dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial salvo de conformidad con esta Convención<sup>14</sup>.

El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente<sup>15</sup>. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes<sup>16</sup>:

- a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño.
- b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial.
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales.
- d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

En los casos previstos en el artículo arriba mencionado 27(1), el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas<sup>17</sup>.

Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo<sup>18</sup>.

Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores<sup>19</sup>.

Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido<sup>20</sup>.

## El mar territorial de Gibraltar



El artículo 15 de la Convención sobre el Derecho del Mar delimita las aguas territoriales entre estados con costas adyacentes u opuestas. Cuando las costas de dos Estados son opuestas o adyacentes una a la otra -como en el caso de Gibraltar y España- ninguno de los dos Estados puede extender sus aguas territoriales más allá de la línea intermedia equidistante.

El enunciado anterior no se aplica, sin embargo, cuando hay derechos históricos u otras circunstancias especiales para delimitar las aguas territoriales.

Así, la regla es que el mar territorial no puede extenderse más allá del punto intermedio entre los dos Estados, salvo derechos históricos u otras circunstancias especiales.

## La disputa sobre las aguas territoriales de Gibraltar

El Tratado de Utrecht<sup>22</sup> de 1713 entregaba a la Corona Británica la soberanía sobre la península de Gibraltar, sin ninguna especificación sobre aguas territoriales.

España<sup>23</sup> y el Reino Unido<sup>24</sup> han lanzado declaraciones contrarias en torno a las aguas de Gibraltar. España disputa la reclamación sobre tres millas de aguas territoriales de Gibraltar.

España y el Reino Unido nunca han acordado la delimitación de las aguas territoriales en la bahía y España mantiene que Gibraltar no tiene aguas territoriales<sup>25</sup>. En 1998, Gibraltar echó a 115 barcos pesqueros españoles de la bahía, aplicando un estatuto de 1991. España rechazó la jurisdicción de Gibraltar sobre las aguas. En enero de 1999 el pesquero español Piranha fue detenido por la policía gibraltareña acusado de romper las reglas que regulan el acceso a sus aguas territoriales<sup>26</sup>.

En febrero de 1999 se alcanzó un acuerdo entre España y Gibraltar<sup>27</sup> que estipulaba que el estatuto de 1991 sería aplicado estrictamente "si los pescadores se acercaban a menos de 225 metros de la línea del puerto, si el número de barcos pesqueros excedía en el lado oeste de cuatro a la vez o si las entradas al puerto o los movimientos de buques eran obstruidas por ellos".

Gibraltar se anuncia como un destino para cruceros y yates como "una combinación ideal para los pasajeros con tiempo limitado: puede verse mucho en corto espacio de tiempo porque todos los puntos de interés están muy próximos<sup>28</sup>" y promete "una recepción amistosa a los visitantes<sup>29</sup>". En ningún lugar en sus informaciones sobre yates<sup>30</sup>, cruceros<sup>31</sup> o puertos<sup>32</sup> se advierte de restricción alguna a la navegación en aguas territoriales o de

sus conflictos con España sobre el asunto.

Un estudio concluye que “con respecto a la disputa por la aguas territoriales que han merecido la atención de los medios internacionales entre 1997 y 1999, la presencia británica *de facto* en Gibraltar desde el siglo XVIII le da un derecho a aguas territoriales en la Bahía y en el área del Estrecho que rodea Gibraltar; tanto la ley convencional como la internacional aduanera apoya la demanda británica. Sin embargo, la extensión exacta de estas aguas es muy difícil de definir *de iure* debido a los cambios en la extensión en el mar de los puertos y el aeropuerto de la Colonia desde 1713, y por los movimientos británicos hacia el Norte en el área del ismo. Por lo tanto, cualquier mínima reclamación marítima es sintomática de una disputa mucho mayor sobre la soberanía”.

No sorprende, entonces, que el 20 de enero las tripulaciones de Greenpeace estuvieran confusas sobre la situación.

# VIOLACIONES DE LA LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

## 1.- Arresto ilegal

Ningún Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores<sup>33</sup>.

Por ello el arresto de las lanchas de Greenpeace fue ilegal, ya que la persecución comenzó en aguas internacionales y las lanchas no habían llevado a cabo ninguna acción en aguas territoriales cuando comenzó la persecución. No hubo una persecución válida que justificara un arresto.

## 2.- Incumplimiento al derecho de paso inocente

Dejando aparte la disputa con España, el estatuto gibraltareño que prohíbe la navegación en aguas territoriales incumple la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## 3.- Violencia en la detención

Las autoridades locales (gibraltareñas) deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo<sup>34</sup>. La forma en que se embistió a las lanchas de Greenpeace, en particular a la "Grey Whale", incumple también la Convención.

## 4.- No imposición de fianza

Según el artículo 73 de la Convención del Derecho del Mar es necesario que "los buques arrestados y sus tripulaciones sean puestos en libertad bajo la imposición de una fianza razonable u otra seguridad". No se ha impuesto ninguna fianza y las lanchas continúan confiscadas. El Gobierno de Gibraltar incumple este artículo 73.



1.- 0.1 millas náuticas = 1 cable = 200 yardas

2.- Hay una definición de “aguas territoriales” en la Ordenanza de 1987 sobre Control de Lanchas Rápidas, en la que se estipula que “En esta ordenanza, al menos que el contexto lo requiera de otra forma... aguas territoriales significa... (y define una frontera territorial de tres millas)”. Sin embargo puede ser que la definición sólo se aplique a esta ordenanza.

3.- La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, que entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. UN Doc. A/CONF.62/122 (1982), 21 I.L.M. 1261 (1982). Copias disponibles en:[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm) y en: <http://www.globelaw.com/LawSea/lscnts.htm> (último acceso el 29 de mayo de 2003). Artículo 2.

4.- Artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

5.- Artículo 4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6.- Artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

7.- Artículo 11 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

8.- Artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9.- Artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

10.- Artículo 19 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

11.- Artículo 21 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

12.- Artículo 21(3) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

13.- Artículo 21(4) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

14.- Artículo 24 (1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

15.- Artículo 25 (1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

16.- Artículo 27 (1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

17.- Artículo 27 (1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

18.- Artículo 27 (4) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

19.- Artículo 27 (5) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

20.- Artículo 111 (1) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

21.- “Map from Gibraltar: Sovereignty Disputes and Territorial Waters”(Mapa de Gibraltar: Disputas sobre soberanía y aguas territoriales) , Gerry O'Reilly, National University of Ireland, Dublin, January 2000, at <http://www.hydrographicsociety.org/Articles/journal/2000/95-2.htm>, originalmente publicado en el Boundary and Security Bulletin (Boletín de fronteras y seguridad).

22.- Artículo X del Tratado de Utrech, de 13 de julio de 1713. Accesible en <http://frontier.gibnet.gi/laws/utrecht.html> (último acceso el 28 de mayo de 2003).

**23.-** España, en sus declaraciones interpretativas en el momento de la ratificación, afirma: “2. En la ratificación de la Convención, España desea hacer saber que este acto no puede constituir el reconocimiento de ningún derecho o status en relación al espacio marítimo de Gibraltar que no esté incluido en el artículo 10 del Tratado de Utrech de 13 de julio de 1713 firmado entre las coronas de España y Gran Bretaña. Además, España no considera que la Resolución III de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar sea aplicable a la colonia de Gibraltar, ya que está sujeta a un proceso de descolonización y, por tanto, sólo son aplicables las resoluciones adoptadas por la Asamblea General de Naciones Unidas”.  
[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

**24.-** Gran Bretaña declaró que “respecto al punto 2 de la demanda para la ratificación de la Convención por el Gobierno de España, el Gobierno del Reino Unido no tiene dudas acerca de la soberanía del Reino Unido sobre Gibraltar, incluidas sus aguas territoriales. El Gobierno del Reino Unido, como autoridad administrativa de Gibraltar, ha extendido a Gibraltar la Convención y ratificación del Acuerdo. El Gobierno de Reino Unido, por lo tanto, rechaza por infundado el punto 2 de la declaración española”.  
[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm).

**25.-** Declaración de Sir B. Burrowsen en el Consejo del Atlántico Norte el 29 de marzo de 1968, disponible en <http://www.gibraltar.freeuk.com/docs/nato1968.htm> (último acceso el 28 de mayo de 2003). Ver Resolución 2353 (XXII) (1968), Resolución 1514 (XV) (1960) y Resoluciones de la Asamblea General 2070 (XX) y 2231 (XXI). Ver también “Gibraltar: Sovereignty Disputes and Territorial Waters”, Gerry O'Reilly, National University of Ireland, Dublin, enero de 2000, disponible en <http://www.hydrographicsociety.org/Articles/journal/2000/95-2.htm> (último acceso el 28 de mayo de 2003).

**26.-** Ver Julie Hyland, “Britain and Spain exchange threats over Gibraltar” (Gran Bretaña y España intercambian amenazas sobre Gibraltar), de 16 de febrero de 1999, disponible en: <http://www.wsws.org/articles/1999/feb1999/gib-f16.shtml> (último acceso el 28 de mayo de 2003).

**27.-** Ver nota 21

**28.-** Ver <http://www.gibraltar.gov.uk/blank.asp> (último acceso 28 de mayo de 2003).

**29.-** Ver [http://www.gibraltar.gov.uk/maritime\\_brodownloads.asp](http://www.gibraltar.gov.uk/maritime_brodownloads.asp) (último acceso 28 de mayo de 2003).

**30.-** Ver [http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl\\_files/GibraltarMar\\_NL\\_YACHTING.pdf](http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl_files/GibraltarMar_NL_YACHTING.pdf)

**31.-** Ver [http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl\\_files/GibraltarMaritime\\_NL\\_CRUISE.pdf](http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl_files/GibraltarMaritime_NL_CRUISE.pdf)

**32.-** Ver [http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl\\_files/GibraltarMar\\_NL\\_PORT.pdf](http://www.gibraltar.gov.uk/downloads/dl_files/GibraltarMar_NL_PORT.pdf)

**33.-** Convención sobre el Derecho del Mar. Artículo 27(5). Se estipula una excepción en lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V.

**34.-** Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, artículo 27(4).

**35.-** La definición de “buque” no aparece en la Convención sobre el Derecho del Mar. El artículo 2(4) de la MARPOL 73/78 (Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación procedente de Buques, del 2 de noviembre de 1973, modificada por el Protocolo de 1978) define que por “buque” se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes. La legislación de los Estados Unidos en 1 USC § 3 define como buque “cualquier artefacto marino o ingenio artificial usado o capaz de ser usado como medio de transporte en el agua.”

**Greenpeace España**

San Bernardo 107, 1º  
28015 Madrid  
Tfn.: 91 444 14 00  
Fax: 91 447 15 98

Ortigosa 5, 2º 1ª  
08003 Barcelona  
Tfn.: 93 310 13 00  
Fax: 93 310 51 18

Carrer dels Blanquers, 1  
Bajos La Calatrava 07001  
Tel.: 971 724 161  
Fax.: 971 724 031

<http://www.greenpeace.es>  
[informacion@greenpeace.es](mailto:informacion@greenpeace.es)