



**NACIONES UNIDAS**  
**CONSEJO**  
**DE SEGURIDAD**



Distr.  
GENERAL

S/12046  
12 abril 1976  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

**CARTA DE FECHA 9 DE ABRIL DE 1976 DIRIGIDA AL PRESIDENTE  
DEL CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL REPRESENTANTE PERMANENTE  
DEL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE ANTE  
LAS NACIONES UNIDAS**

Cumpliendo instrucciones de mi Gobierno, tengo el honor de referirme a la carta que le dirigí, el Representante Permanente de Islandia con fecha 1<sup>o</sup> de abril (S/12035). El Gobierno del Reino Unido rechaza totalmente las alegaciones sobre la "agresión británica en aguas islandesas" que se hacen en dicha carta.

Desde la expiración del Acuerdo provisional sobre pesca del Reino Unido e Islandia (1973), ocurrida el 13 de noviembre de 1975, navíos guardacosta de Islandia han hostigado a las traineras británicas que pescaban legalmente en alta mar frente a Islandia. Esos navíos han perturbado gravemente la pesca en muchas ocasiones, y 29 veces han cortado los cables de remolque de las traineras británicas, lo que fue causa de que se perdieran totalmente los aparejos en aproximadamente la mitad de esos casos.

Como expliqué al Consejo de Seguridad el 16 de diciembre de 1975 (S/PV.1866), en respuesta a esa agresión islandesa en la tercera semana de noviembre de 1975 el Gobierno del Reino Unido envió navíos de defensa civil a la zona de pesca. Pero para el 25 de noviembre resultaba evidente que esos navíos eran incapaces por sí solos de mantener a distancia a los guardacostas, y el Gobierno del Reino Unido se sintió obligado a ordenar a la Real Armada, apoyada por la Real Fuerza Aérea, que protegiera a nuestras traineras.

La función de las fragatas es puramente defensiva. Tienen órdenes de interponerse entre los guardacostas de Islandia y las traineras británicas para proteger a estas últimas. Son los navíos guardacosta islandeses los que han estado procediendo de manera egresiva maniobrando peligrosamente cerca de las fragatas británicas en sus intentos por alcanzar a las traineras británicas. Los guardacostas han chocado también varias veces, deliberadamente con las fragatas británicas, con completo desprecio por la seguridad de los buques afectados. Hasta el 6 de abril se habían producido 31 colisiones entre los navíos guardacosta y las fragatas británicas.

Formalmente, hay estacionadas cuatro fragatas de la Real Armada que tienen que defender a un número variable de traineras en una zona de varios miles de millas cuadradas. Las fragatas cuentan con el apoyo de un buque auxiliar de la Armada Real y de un remolcador del Real Servicio Auxiliar Marítimo. Durante los primeros días de abril se ha estacionado otra fragata más mientras se trasladaba la zona de pesca protegida, de acuerdo con la práctica normal de la pesca, del nordeste hacia el noroeste de Islandia; pero esta disposición es sólo temporal.

Islandia ha agregado dos traineras convertidas, la Baldur y la Ver, a su fuerza de guardacostas. En la carta del Representante Permanente de Islandia se señalan las diferencias entre el porte y la velocidad de nuestras fragatas y los de los guardacostas de Islandia. Es cierto que estos últimos navíos son más pequeños que las fragatas, pero son mucho más maniobrables y en algunos casos han demostrado ser capaces de causar grave daño a los barcos de Su Majestad con sus tácticas agresivas. Para poder ofrecer protección defensiva, nuestros buques de defensa deben tener la velocidad necesaria para interponerse entre las cañoneras guardacostas y las traineras y ser capaces de permanecer en su puesto por considerables períodos de tiempo. La tarea de proteger a las traineras británicas que pescan frente a Islandia requiere pues embarcaciones que tengan la autonomía marítima y la velocidad de las fragatas. Esta es también una tarea en la que las fragatas deben poner, sin utilizar sus armas, la mayor mesura frente al continuo hostigamiento de los guardacostas.

El Gobierno del Reino Unido niega totalmente que, como se afirma en la carta del Representante Permanente y en otras partes, los choques entre las fragatas británicas y los guardacostas islandesas hayan ocurrido como consecuencia de una política de colisión deliberada de los barcos de Su Majestad. Nuestras fragatas no tratan de ninguna manera de embestir a los guardacostas: no están diseñadas para hacerlo y así se desprende de sus órdenes. En el caso del choque ocurrido el 27 de marzo entre el Diomedes de la armada británica y el Baldur, por ejemplo, las acusaciones islandesas difieren totalmente de los hechos reales, que fueron los siguientes:

A las 10.30 del 27 de marzo el guardacostas islandés Baldur se aproximó a las traineras británicas que pescaban en alta mar. El Diomedes se interpuso entre el Baldur y las traineras a lo que siguió un período de maniobras con las naves muy próximas entre sí. El Baldur trató en todo momento de embestir con su pesada proa ambas bandas del Diomedes, habiendo hecho en total 25 tentativas. A las 14.49 el Baldur viró hacia el Diomedes (que mantenía curso y velocidad constantes) del lado de estribor y lo embistió. La proa del Baldur golpeó la banda de estribor del Diomedes y ésta a su vez golpeó el ala de babor del puente de maniobras del Baldur.

Las maniobras agresivas del Baldur continuaron y consiguió chocar otras dos veces, a las 15.18 y a las 15.25, virando con su proa la banda de babor del Diomedes. A las 15.40 ocurrió una cuarta colisión en circunstancias similares, y la proa del Baldur abrió un gran boquete en la banda de babor del Diomedes. Esas colisiones causaron graves averías al Diomedes, incluso la apertura de un boquete de cuatro metros por un metro en su banda de babor.

Después de estas colisiones el Galatea de la Real Armada, acudió en ayuda del Diomedes. Como medida de precaución el personal de a bordo maniobró el armamento durante cierto tiempo, pero en ningún momento amenazó el Galatea con abrir fuego. El Gobierno del Reino Unido ha rechazado ya oficialmente la afirmación de las autoridades islandesas de que la fragata Bacchante había entrado en aguas territoriales islandesas el 30 de marzo. A las 12.52 el navío Bacchante, de la Real Armada, tenía una posición de 65° y 14' N y 13° 17' O, o sea que se encontraba a 6,4 millas de las líneas de base de la costa de Islandia y fuera de las aguas territoriales de ese país. En ningún momento estuvo el Bacchante más cerca de la costa o de las líneas de base de la costa islandesa.

La acusación hecha en la carta del Representante Permanente de Islandia cuando dice que la conducta de las fragatas "tiene únicamente por objeto crear y provocar incidentes; en primer lugar, posiblemente, hundir a uno de los buques (islandeses) ..." es totalmente falsa. El papel de los buques británicos de defensa ha sido explicado ya claramente al Consejo de Seguridad en mi declaración del 16 de diciembre de 1975 (S/PV.1866) y en esta carta. Su presencia es únicamente defensiva y tiene por fin proteger a las traineras británicas, que se encuentran desarmadas en alta mar, contra el hostigamiento ilegal de los guardacostas islandeses que tratan de imponer por la fuerza límites pesqueros declarados unilateralmente.

Tengo el honor de solicitar que esta carta se distribuya como documento oficial del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Ivor RICHARD

-----