



**NATIONS UNIES**  
**CONSEIL**  
**DE SECURITE**



Distr.  
GENERALE  
S/12046  
12 avril 1976  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

---

LETTRE DATEE DU 9 AVRIL 1976, ADRESSEE AU PRESIDENT DU CONSEIL  
DE SECURITE PAR LE REPRESENTANT PERMANENT DU ROYAUME-UNI DE  
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD AUPRES DE L'ORGANISATION  
DES NATIONS UNIES

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de me référer à la lettre datée du 1er avril que vous a adressée le représentant permanent de l'Islande (S/12035). Le Gouvernement britannique rejette totalement les allégations figurant dans cette lettre quant à des "actes d'agression" britanniques dans les eaux islandaises.

Depuis l'expiration, le 13 novembre 1975, de l'Accord de pêche intérimaire anglo-islandais de 1973, les garde-côtes islandais n'ont cessé de harceler les chalutiers britanniques qui pêchent en toute légalité en haute mer au large de l'Islande. Ils ont, à maintes reprises, gravement perturbé les opérations de pêche et ont sectionné 29 fois les filins de remorquage des chaluts britanniques, entraînant la perte totale des engins dans 50 p. 100 de ces cas environ.

Comme je l'ai expliqué au Conseil de sécurité le 16 décembre 1975 (S/PV.1866), c'est pour répondre à cette agression islandaise que le Gouvernement britannique a envoyé des bâtiments de défense civile sur les lieux de pêche, au cours de la troisième semaine de novembre 1975. Cependant, entre leur arrivée et le 25 novembre, il est apparu clairement que ces bâtiments étaient incapables de repousser à eux seuls les garde-côtes et le Gouvernement britannique a estimé de son devoir d'ordonner à la Royal Navy, appuyée par le Royal Air Force, de protéger nos chalutiers.

Le rôle des frégates est purement défensif. Elles ont pour instructions de s'interposer entre les garde-côtes islandais et les chalutiers britanniques de façon à protéger ces derniers. Ce sont les garde-côtes islandais qui se sont conduits d'une façon agressive lorsque, en manoeuvrant pour essayer d'atteindre les chalutiers britanniques, ils ont passé dangereusement près des frégates britanniques. Les garde-côtes qui plus est, sont entrés plusieurs fois en collision, délibérément, avec des frégates britanniques, au mépris complet de la sécurité des navires en question. Au 6 avril, il y avait eu 31 collisions entre les garde-côtes et les frégates britanniques.

En temps normal, quatre frégates de la Royal Navy sont chargées de défendre un nombre variable de chalutiers dans une zone de plusieurs milliers de kilomètres carrés. Les frégates sont appuyées par un remorqueur auxiliaire de la Royal Fleet et un autre du Royal Maritime Auxiliary Service. Au cours des premiers jours d'avril, une frégate supplémentaire a été envoyée sur les lieux pendant que la zone de pêche protégée se déplaçait, conformément aux exigences habituelles de la pêche, du nord-est au nord-ouest de l'Islande, mais cet arrangement n'est que temporaire.

L'Islande a adjoint à ses garde-côtes deux chalutiers transformés, le Baldur et le Ver. Dans sa lettre, le représentant permanent de l'Islande oppose la dimension et la vitesse de nos frégates à celles des garde-côtes islandais. Il est vrai que ces derniers sont plus petits que les frégates, mais ils sont de manoeuvre plus facile et, dans certains cas, ils se sont révélés capables d'infliger de graves dommages aux vaisseaux de Sa Majesté par leur tactique agressive. Pour pouvoir fournir une protection défensive, nos bâtiments de défense doivent avoir la vitesse nécessaire pour s'interposer entre les canonnières garde-côtes et les chalutiers et ils doivent également être en mesure de rester à leur poste pendant des périodes extrêmement longues. Assurer la protection des chalutiers britanniques pêchant au large de l'Islande est par conséquent une tâche qui exige des bâtiments qui, comme les frégates, soient à la fois rapides et capables de tenir la mer longtemps. C'est également une tâche que les frégates, n'utilisant pas leurs armes, sont obligées d'exécuter avec la plus grande prudence face au dangereux harcèlement des garde-côtes.

Le Gouvernement britannique dément totalement toutes les allégations par lesquelles l'Islande, dans la lettre du représentant permanent et ailleurs, attribue les collisions survenues entre les frégates britanniques et les garde-côtes islandais à une tactique délibérée d'éperonnage de la part des vaisseaux de Sa Majesté. Nos frégates ne visent nullement à éperonner les navires garde-côtes : elles ne sont pas conçues à cette fin et les instructions qu'elles reçoivent en tiennent compte. Dans le cas des collisions intervenues le 27 mars entre le Diomede et le Baldur par exemple, les allégations islandaises ne coïncident en rien avec les faits, qui sont les suivants :

A 13 h 30, le 27 mars, le navire garde-côtes islandais Baldur a commencé à s'approcher des chalutiers britanniques qui pêchaient en haute mer. Le Diomede s'est interposé entre le Baldur et les chalutiers et les navires ont commencé à manoeuvrer en se tenant très près les uns des autres, le Baldur ne cessant d'essayer de faire donner le poids considérable de sa poupe sur un flanc, puis sur l'autre du Diomede; ce à 25 reprises. A 14 h 49, le Baldur, qui se trouvait alors à tribord, a viré vers le Diomede (dont le cours et la vitesse étaient réguliers), et une collision s'est produite. La poupe du Baldur a heurté le Diomede sur tribord et le flanc du Diomede a heurté l'extrémité bâbord de la passerelle du Baldur.

Le Baldur a poursuivi ses manoeuvres agressives et a provoqué deux autres collisions à 15 h 18 et à 15 h 25 en faisant donner sa poupe dans le flanc du Diomede, côté bâbord. Lors d'une quatrième collision du même genre à 15 h 40 la poupe du Baldur a gravement endommagé le Diomede, côté bâbord. Ces collisions ont causé de graves dommages au Diomede, y compris une brèche d'un mètre sur quatre, côté bâbord.

A la suite de ces collisions, le Galatea est venu prêter assistance au Diomede. A titre de précaution, des servants ont été placés aux postes de tir pendant un certain temps, mais à nul moment le Galatea n'a menacé, sous quelque forme que ce soit, d'ouvrir le feu. Le Gouvernement britannique a déjà formellement rejeté l'allégation des autorités islandaises selon laquelle la frégate Bacchante aurait pénétré dans les eaux territoriales islandaises le 30 mars. A 12 h 52, le Bacchante se trouvait à 65° 14' de latitude N et à 13° 17' de longitude W, soit à 6,4 milles marins des lignes de base islandaises, et hors des eaux territoriales islandaises. A aucun moment, le Bacchante ne s'est approché davantage de la côte islandaise ni des lignes de base.

Alléguer, comme l'a fait le représentant de l'Islande dans sa lettre, que les frégates n'avaient "d'autre objet que de créer ou de susciter des incidents, en vue éventuellement de couler l'un des ... navires ... islandais" n'a aucun fondement. Le rôle des bâtiments de défense britannique a déjà été clairement exposé au Conseil dans ma déclaration du 16 décembre 1975 (S/PV.1866) et dans la présente lettre. Leur présence a un caractère strictement défensif, aux fins de protéger, en haute mer, des chalutiers britanniques non armés contre le harcèlement illégal des garde-côtes islandais qui s'efforcent d'imposer par la force des limites de pêche déclarées unilatéralement.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre comme document officiel du Conseil de sécurité.

(Signé) Ivor RICHARD

-----

