



## Conseil de sécurité

Distr. générale  
18 juin 2019  
Français  
Original : anglais

---

### Lettre datée du 17 juin 2019, adressée au Président du Conseil de sécurité par les représentants permanents de l'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis et de la Norvège auprès de l'Organisation des Nations Unies

D'ordre de nos gouvernements respectifs, nous vous écrivons pour donner suite à : a) la lettre conjointe datée du 15 mai 2019, adressée au Président du Conseil de sécurité ([S/2019/392](#)), b) l'exposé informel organisé conjointement et à huis-clos à l'intention des membres du Conseil et de la Secrétaire générale adjointe aux affaires politiques et à la consolidation de la paix le 6 juin 2019, et c) la déclaration conjointe adressée au Comité de la sécurité maritime et transmise à l'Organisation maritime internationale par le Représentant permanent des Émirats arabes unis le 11 juin 2019. Nous faisons tenir ci-joint un rapport dans lequel figurent les premières conclusions de l'enquête menée par les Émirats arabes unis concernant les attaques perpétrées contre quatre pétroliers dans les eaux territoriales émiriennes, à l'est du port de Foujeïra, le 12 mai 2019 (voir annexe).

Nous communiquerons aux membres du Conseil toute nouvelle information obtenue au fur et à mesure de l'enquête.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité et nous demandons que le Conseil soit saisi de cette question.

Le Représentant permanent  
du Royaume d'Arabie saoudite  
auprès de l'Organisation des Nations Unies  
(*Signé*) Abdallah Y. **Al-Mouallimi**

La Représentante permanente  
des Émirats arabes unis  
auprès de l'Organisation des Nations Unies  
(*Signé*) Lana **Nusseibeh**

La Représentante permanente de la Norvège  
auprès de l'Organisation des Nations Unies  
(*Signé*) Mona **Juul**



**Annexe à la lettre datée du 17 juin 2019 adressée au Président  
du Conseil de sécurité par les Représentants permanents  
de l'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis et de la Norvège  
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

**Rapport initial sur les attaques perpétrées contre des pétroliers  
au large du port de Foujeïra (Émirats arabes unis)  
le 12 mai 2019**

## Table des matières

	<i>Page</i>
Résumé . . . . .	4
Méthode . . . . .	4
Contexte . . . . .	5
Port de Foujeïra . . . . .	5
Navires pris pour cible . . . . .	5
Récit détaillé des faits . . . . .	6
L' <i>Amjad</i> . . . . .	6
L' <i>Al Marzoqah</i> . . . . .	11
Le <i>A. Michel</i> . . . . .	14
L' <i>Andrea Victory</i> . . . . .	16
Examen des résultats . . . . .	19
Conclusion préliminaire . . . . .	20

## Résumé

1. Dans une lettre datée du 15 mai 2019, adressée au Président du Conseil de sécurité (S/2019/392), les Missions permanentes des Émirats arabes unis, du Royaume d'Arabie saoudite et du Royaume de Norvège ont appelé l'attention du Conseil sur un incident grave touchant à la paix et la sécurité internationales. Le 12 mai 2019, quatre pétroliers ont été attaqués dans les eaux territoriales des Émirats arabes unis, à l'est du port de Foujeïra : deux navires battant pavillon saoudien, un navire battant pavillon norvégien et un navire battant pavillon émirien. Ces attaques délibérées font peser une lourde menace sur la navigation maritime internationale et l'approvisionnement mondial en énergie. Elles constituent des infractions au titre de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988) de l'Organisation maritime internationale.
2. Après les explosions, la zone a été sécurisée par l'équipe de déminage des Émirats arabes unis. Les autorités émiriennes ont ouvert une enquête nationale approfondie et invité des équipes techniques de plusieurs pays à y participer.
3. Dans le présent rapport figurent les premières conclusions de l'enquête que mènent les Émirats arabes unis. Celles-ci ont été présentées aux membres du Conseil par les Missions permanentes des Émirats arabes unis, du Royaume d'Arabie saoudite et du Royaume de Norvège lors d'une réunion informelle tenue à huis-clos le 6 juin 2019 à la Mission permanente des Émirats arabes unis auprès de l'Organisation des Nations Unies, à New York, en présence de la Secrétaire générale adjointe aux affaires politiques et à la consolidation de la paix, Rosemary A. Di Carlo.
4. À ce jour, l'enquête a permis d'établir les faits suivants :
  - a) Il est fort probable que des mines ventouses aient été utilisées dans les quatre attaques.
  - b) Les mines ont sans doute été fixées aux navires par des plongeurs répartis en une ou plusieurs équipes et transportés par une ou plusieurs vedettes qui se sont approchées des navires.
  - c) Ces attaques ont exigé un haut niveau de précision.
  - d) L'emplacement des mines traduit une volonté d'immobiliser les navires plutôt que de les couler ou de les détruire, ou de provoquer une marée noire.

Dans l'ensemble, tout porte à croire que ces attaques faisaient partie d'une opération complexe et coordonnée, menée par un acteur doté d'importantes capacités opérationnelles (renseignement, matériel et formation), probablement un acteur étatique. Les premiers résultats de l'enquête ont permis d'établir que ces attaques complexes, au large du port de Foujeïra, ont vraisemblablement été le fait d'un acteur étatique.

5. Toute nouvelle information ou conclusion sera communiquée aux membres du Conseil au fur et à mesure de l'enquête.

## Méthode

6. Le 12 mai 2019, les autorités émiriennes ont ouvert une enquête approfondie, menée par une équipe d'experts interinstitutions, sur les attaques perpétrées contre quatre navires au large du port de Foujeïra. Invitées par les Émirats arabes

unis, des équipes techniques de plusieurs pays ont également pris part à l'enquête afin d'en vérifier les résultats et de faire leur propre analyse de manière indépendante.

7. À ce jour, l'enquête a consisté en :
  - a) un déploiement d'une dizaine de plongeurs de différents pays et d'un véhicule sous-marin télécommandé afin d'inspecter les dommages subis par les navires ;
  - b) une analyse chimique en deux étapes (sur le terrain puis dans des laboratoires spécialisés du Gouvernement émirien) d'échantillons prélevés sur la coque des navires et de débris recueillis sur le lieu des attaques. Les résultats sont en cours de vérification par d'autres pays qui réalisent des analyses scientifiques dans leurs propres laboratoires ;
  - c) une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X de débris n'appartenant pas aux navires trouvés sur le lieu des attaques ;
  - d) une cinquantaine d'entretiens, notamment avec les capitaines des navires pris pour cible, les chefs mécaniciens et tous les membres d'équipage présents dans la salle des machines ou sur le pont au moment des attaques ;
  - e) un examen du journal de bord de chaque navire ;
  - f) une analyse des informations collectées par les enregistreurs des données de route des navires dans les dix heures qui ont précédé les explosions ;
8. Des recherches sont en cours pour retrouver des débris autres que ceux des navires. Ces derniers seront entièrement inspectés une fois mis en cale sèche. Au 6 juin 2019, l'*Andrea Victory* était en cale sèche à Doubaï aux fins d'inspection.

## Contexte

### Port de Foujeïra

9. Le port de Foujeïra est le plus grand port, et le seul port polyvalent, de la côte est des Émirats arabes unis. Y transitent des marchandises sèches et des liquides en vrac, des conteneurs et des cargaisons de projet. C'est l'un des trois plus grands points de soutage au monde, où les navires s'approvisionnent en mazout<sup>1</sup>.
10. Le port de Foujeïra est un point d'approvisionnement en pétrole particulièrement important dans le monde. Ses deux terminaux peuvent accueillir des superpétroliers et sa position au sud du détroit d'Ormouz est stratégique. Grâce à l'oléoduc Bab-Habshan-Foujeïra, il est possible de transporter le pétrole en toute sécurité, sans passer par le détroit d'Ormouz.

### Navires pris pour cible

11. Le 12 mai 2019, quatre pétroliers ont été pris pour cible par une attaque dans les eaux territoriales des Émirats arabes unis, au large des côtes de Foujeïra. Ils battaient pavillon saoudien (2), norvégien (1) et émirien (1). Au moment des explosions, ils se trouvaient dans une zone de mouillage très fréquentée, à l'est du port de Foujeïra, où on comptait, ce jour-là, environ 185 gros navires. De nombreux remorqueurs, bateaux de pêche et navires civils s'y trouvaient également. Les deux navires battant pavillon saoudien faisaient partie des plus

<sup>1</sup> Organisation des pays exportateurs de pétrole, *2014 World Oil Outlook*, p.117.

grands pétroliers présents dans la zone. Les quatre navires étaient à côté de l'un ou l'autre des deux chenaux (nord ou sud) par lesquels les bateaux entrent dans la zone de mouillage et en sortent. Le navire saoudien *Amjad* se trouvait près du chenal nord, à l'opposé des trois autres navires pris pour cible, qui se trouvaient près du chenal sud.

## Récit détaillé des faits

### L'*Amjad*

#### 12. Généralités

L'*Amjad* (numéro OMI d'identification 9779800 ; numéro d'identité du service mobile maritime 403529000) est un transporteur de brut battant pavillon saoudien. Il fait environ 330 mètres de long par 60 mètres de large. Il était parti de Singapour pour rejoindre le Royaume d'Arabie saoudite. C'est le premier pétrolier à avoir été frappé par une explosion, à 6 h 2 (heure locale). À ce moment-là, il mouillait dans le chenal nord, au même endroit depuis environ trente-cinq heures.

#### 13. Emplacement de l'explosion

L'enquête sur les dommages subis par l'*Amjad* a permis d'établir que l'explosion a eu lieu à bâbord, à environ 3,30 mètres sous de la ligne de flottaison, au niveau de la salle des machines. Comme pour les trois autres navires, l'explosion a perforé la coque extérieure. Des quatre navires, c'est l'*Amjad* qui a subi les dommages les plus importants et c'est sa coque qui a été la plus abîmée, la perforation de celle-ci mesurant environ 4 mètres sur 4,9 mètres. La salle des machines a pris l'eau, immobilisant le navire.

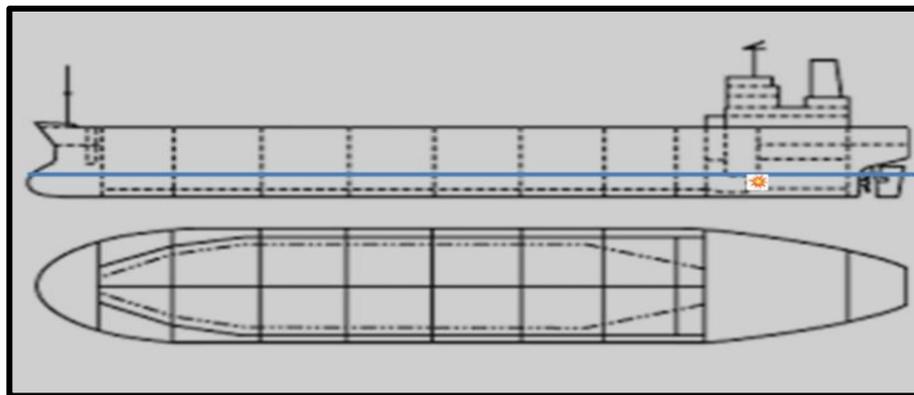
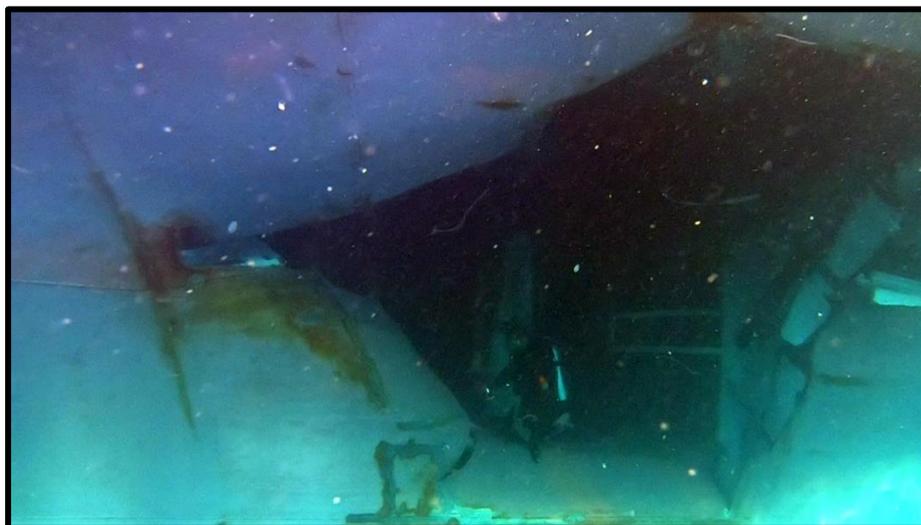


Figure 1 : Schéma de l'*Amjad* montrant l'emplacement de l'explosion



*Figure 2 : Plongeur devant la coque endommagée de l'Amjad*



*Figure 3 : Dommages subis par l'Amjad sous le local des séparateurs, dans la salle des machines*

#### 14. Fragmentation

Des débris n'appartenant pas au navire (à savoir des restes de l'engin utilisé pour l'attaque) ont été retrouvés sur l'*Amjad*. Une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X a révélé qu'ils étaient composés d'aluminium.



*Figure 4 : Débris n'appartenant pas au navire retrouvés sur l'Amjad*



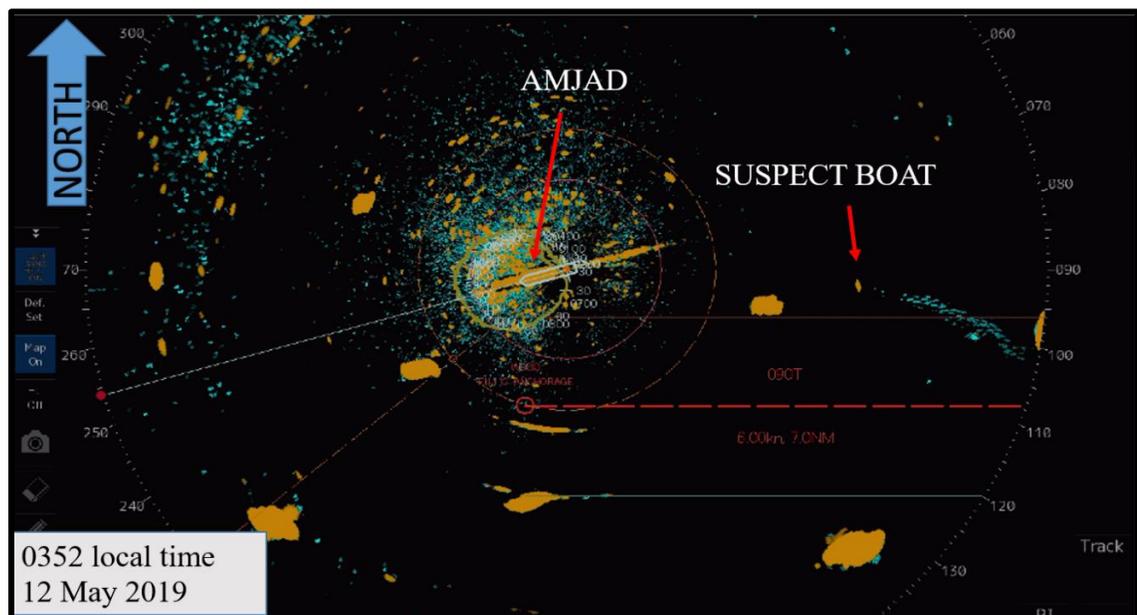
*Figure 5 : Débris n'appartenant pas au navire retrouvés sur l'Amjad*

### 15. Analyse chimique

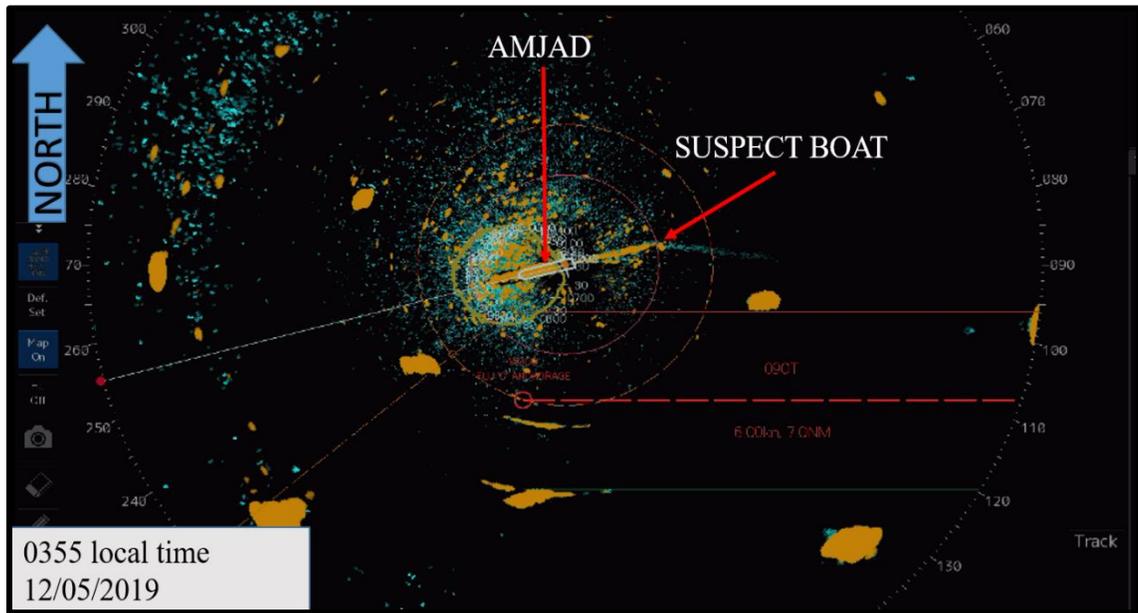
Une analyse chimique en deux étapes des échantillons prélevés jusqu'ici sur le lieu de l'attaque de l'*Amjad* a permis de détecter la présence d'un explosif, le 2,4,6-trinitrotoluène (TNT), ainsi que de matières explosives : RDX, tétranitropentaérythrite (NP), dinitrate de propylène glycol et 1,3 dinitrobenzène.

### 16. Enregistreur des données de route

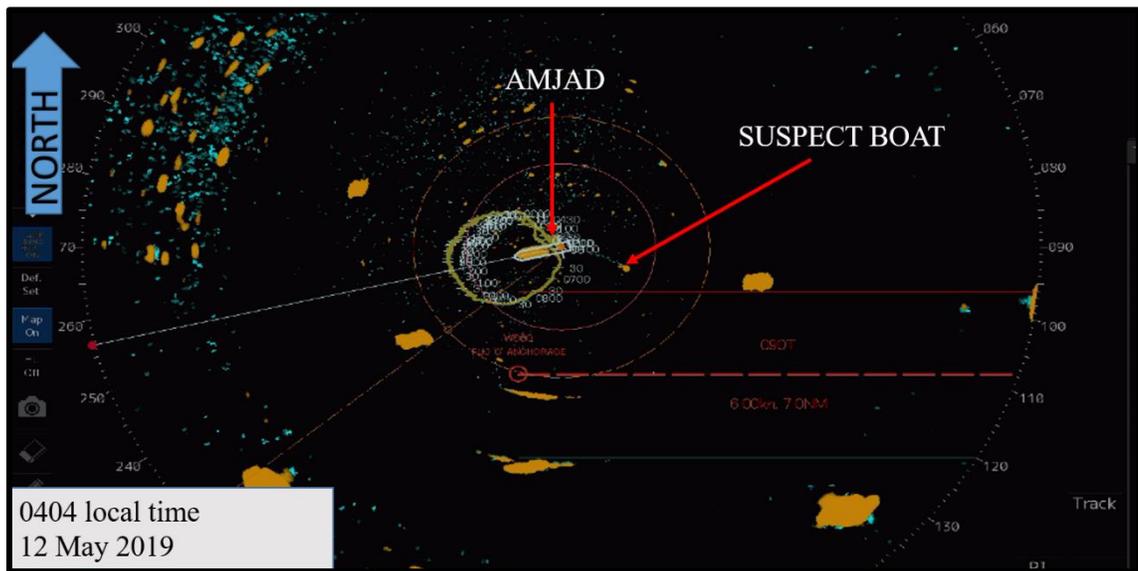
L'enregistreur des données de route de l'*Amjad* montre qu'une vedette suspecte s'est approchée à grande vitesse du navire par l'est à 3 h 52 (heure locale), le 12 mai 2019, et qu'elle est restée à proximité pendant neuf minutes avant de repartir rapidement vers l'est à 4 h 4. Elle apparaît sur l'enregistreur des données de route pour la dernière fois à 4 h 7 heure locale (l'enregistrement est disponible à l'adresse suivante : <https://www.un.int/uac/media/amjad-vdr>).



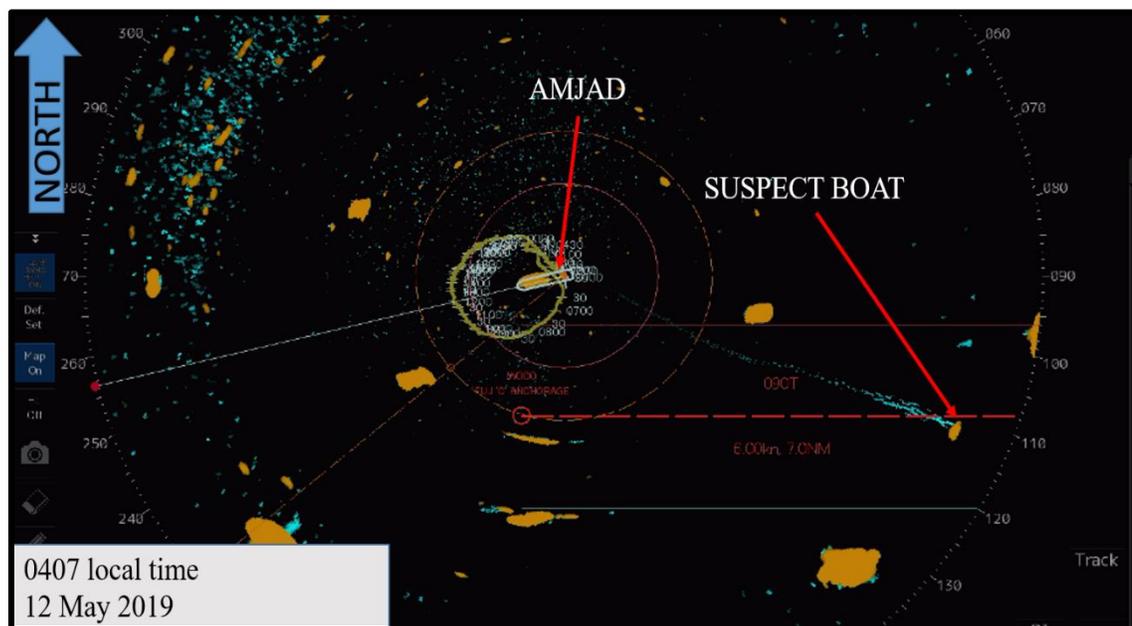
**Figure 6 :** Image de l'enregistreur des données de route de l'*Amjad* montrant le moment où la vedette est détectée pour la première fois [Note : la masse orange entourée de bleu, au centre de l'image, est l'*Amjad*. Les formes oranges autour de lui sont d'autres navires. Les petits points oranges sont le fouillis d'échos (vagues et mouvements de l'eau détectés par le radar). La position de la vedette est indiquée par une flèche rouge].



*Figure 7 : Image de l'enregistreur des données de route de l'Amjad montrant la vedette s'approcher du navire*



*Figure 8 : Image de l'enregistreur des données de route de l'Amjad montrant la vedette repartir, neuf minutes plus tard*



*Figure 9 : Image de l'enregistreur des données de route de l'Amjad montrant le moment où la vedette, repartant vers l'est, est détectée pour la dernière fois*

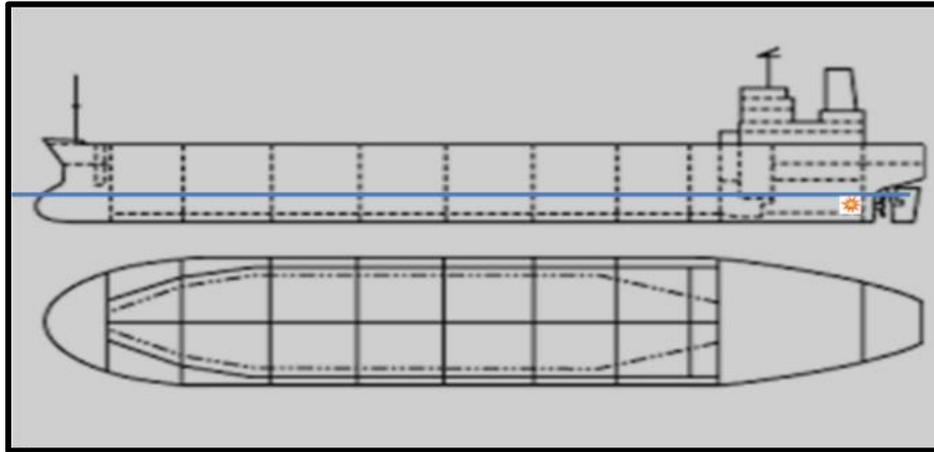
## L'Al Marzoqah

### 17. Généralités

L'*Al Marzoqah* (numéro OMI d'identification 9165762 ; numéro d'identité du service mobile maritime 403044000) est un transporteur de brut battant pavillon saoudien. Il fait environ 244 mètres de long par 42 mètres de large. Il était parti du port de Yanbo (Royaume d'Arabie saoudite) pour se rendre au Sultanat d'Oman. Il est le deuxième pétrolier à avoir été frappé par une explosion, à 6 h 22 (heure locale), 20 minutes après l'*Amjad*. À ce moment-là, il mouillait dans le chenal sud, au même endroit depuis environ trente-deux heures.

### 18. Emplacement de l'explosion

L'enquête sur les dommages subis par l'*Al Marzoqah* a permis d'établir que l'explosion a eu lieu à bâbord, à environ 1,60 mètre sous de la ligne de flottaison, au niveau de la salle des machines. Comme pour les trois autres navires, l'explosion a provoqué une perforation de la coque extérieure, qui mesure environ 3,7 mètres sur 3,5 mètres. La salle des machines a pris l'eau, immobilisant le navire.



*Figure 10 : Schéma de l'Al Marzoqah montrant l'emplacement de l'explosion*



*Figure 11 : Plongeur devant la coque endommagée de l'Al Marzoqah*



*Figure 12 : Sol de la salle des machines de l'Al Marzoqah endommagé*

#### 19. Fragmentation

Des débris n'appartenant pas au navire ont été retrouvés sur l'*Al Marzoqah*. Une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X a révélé qu'ils étaient composés d'aluminium.



*Figure 13 : Débris n'appartenant pas au navire retrouvés sur l'Al Marzoqah*

## 20. Analyse chimique

Une analyse chimique en deux étapes des échantillons prélevés jusqu'ici sur le lieu de l'attaque de l'*Al Marzoqah* a permis de détecter la présence de TNT, de RDX et de DNT.

## 21. Enregistreur des données de route

En examinant les informations collectées par l'enregistreur des données de route de l'*Al Marzoqah* dans les dix heures qui ont précédé l'explosion, les autorités émiriennes ont noté à plusieurs reprises la présence d'une vedette s'approchant du navire à grande vitesse. Elles poursuivent actuellement l'analyse des données.

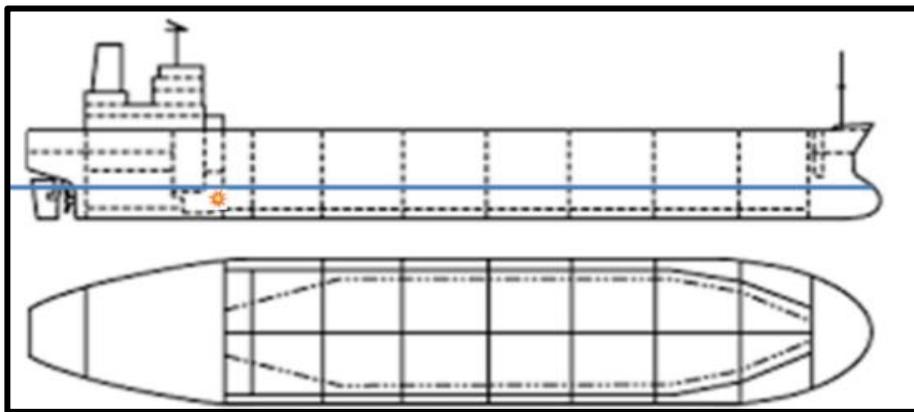
## Le *A. Michel*

### 22. Généralités

Le *A. Michel* (numéro OMI d'identification 9177674 ; numéro d'identité du service mobile maritime 470718000) est un pétrolier ravitailleur chargé d'approvisionner les navires en mazout dans la zone de mouillage. Il fait environ 109 mètres de long par 17 mètres de large. Il est le troisième pétrolier à avoir été frappé par une explosion, à 6 h 40 (heure locale), 18 minutes après l'*Al Marzoqah*. À ce moment-là, il se trouvait dans le chenal sud et était en mouvement depuis une dizaine de minutes.

### 23. Emplacement de l'explosion

L'enquête sur les dommages subis par l'*A. Michel* a permis d'établir que l'explosion a eu lieu à tribord, à environ 1,10 mètre sous de la ligne de flottaison, au niveau de la salle des machines. Comme pour les trois autres navires, l'explosion a provoqué une perforation de la coque extérieure, qui mesure environ 4 mètres sur 3 mètres. La salle des machines a pris l'eau, immobilisant le navire.



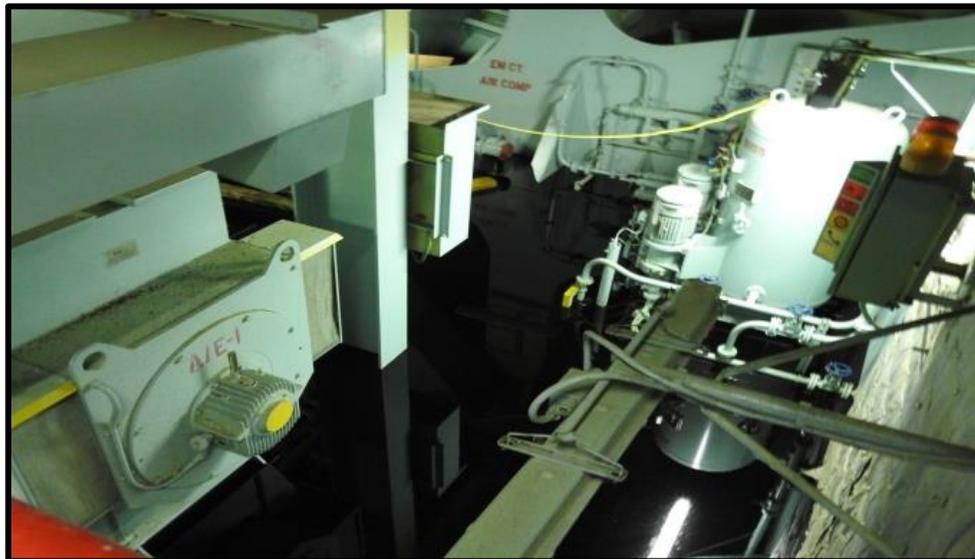
*Figure 14 : Schéma de l'A. Michel montrant l'emplacement de l'explosion*



*Figure 15 : Coque extérieure de l'A. Michel endommagée*



*Figure 16 : Plongeur devant la coque endommagée de l'A. Michel*



*Figure 17 : Salle des machines de l'A. Michel inondée*

#### 24. **Fragmentation**

Des débris n'appartenant pas au navire ont été retrouvés sur l'A. Michel. Une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X a révélé qu'ils étaient composés d'aluminium.



*Figure 18 : Débris n'appartenant pas au navire retrouvés sur l'A. Michel*

#### 25. **Analyse chimique**

Une analyse chimique en deux étapes des échantillons prélevés jusqu'ici sur le lieu de l'attaque de l'A. Michel a permis de détecter la présence de TNT, de RDX et de DNT.

#### **L'Andrea Victory**

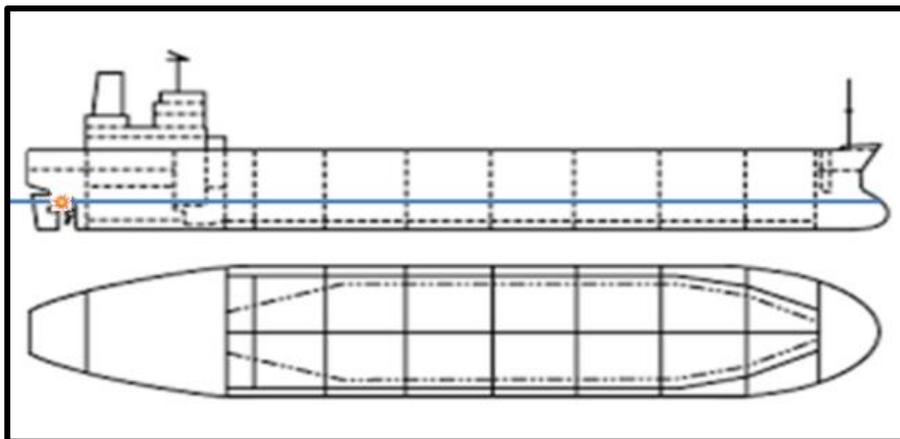
#### 26. **Généralités**

L'Andrea Victory (numéro OMI d'identification 9288849 ; numéro d'identité du service mobile maritime 257358000) est un transporteur de brut battant pavillon norvégien. Il fait environ 183 mètres de long par 32 mètres de large. Il est le quatrième pétrolier à avoir été frappé par une explosion, à 6 h 55 (heure locale), 15 minutes après l'A. Michel. Il était parti du port de Durban (République sud-africaine) et il était venu se ravitailler dans la zone de mouillage avant de repartir

vers les eaux internationales. À ce moment-là, il mouillait dans le chenal sud, au même endroit depuis environ huit heures.

#### 27. Emplacement de l'explosion

L'enquête sur les dommages subis par l'*Andrea Victory* a permis d'établir que l'explosion a eu lieu sur la poupe, en-dessous ou au niveau de la ligne de flottaison, au niveau de la salle des machines. Comme pour les trois autres navires, l'explosion a provoqué une perforation de la coque extérieure, qui mesure environ 2,6 mètres sur 3 mètres. Dès que l'explosion s'est produite, l'équipage du navire a circonscrit la zone, évitant ainsi que la salle des machines ne prenne l'eau. En revanche, le local situé sous la salle des machines a été inondé.



*Figure 19 : Schéma de l'Andrea Victory montrant l'emplacement de l'explosion*



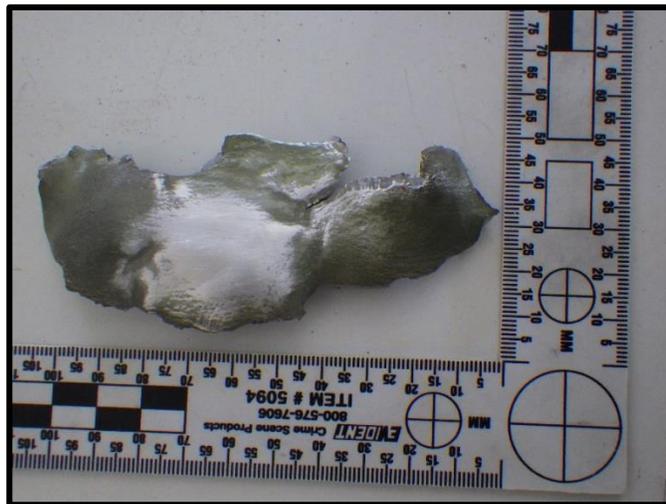
*Figure 20 : Coque extérieure de l'Andrea Victory endommagée*



*Figure 21 : Dommages subis par l'Andrea Victory au niveau de la coque*

## 28. Fragmentation

Des débris n'appartenant pas au navire ont été retrouvés sur l'*Andrea Victory*. Une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X a révélé qu'ils étaient composés d'aluminium.



*Figure 22 : Débris n'appartenant pas au navire retrouvés sur l'Andrea Victory*

## 29. Analyse chimique

Une analyse chimique en deux étapes des échantillons prélevés jusqu'ici sur le lieu de l'attaque de l'*Andrea Victory* a permis de détecter la présence de TNT et de RDX.

## 30. Enregistreur des données de route

En examinant les informations collectées par l'enregistreur des données de route de l'*Andrea Victory*, les autorités émiriennes ont noté à plusieurs reprises la présence d'une vedette s'approchant du navire à grande vitesse. Elles poursuivent actuellement l'analyse des données.

## Examen des résultats

31. Il est fort probable que des mines ventouses aient été utilisées dans les quatre attaques. Cette conclusion est corroborée par les résultats ci-après auxquels l'enquête a conduit jusqu'à présent :
- a) La présence de TNT sur les navires, révélée par l'analyse chimique en deux étapes des échantillons prélevés<sup>2</sup>, confirme que des explosifs ont été utilisés dans les quatre attaques.
  - b) Les dommages subis par les quatre navires, en particulier leur ampleur et le fait que les parties endommagées de la coque soient tordues vers l'intérieur<sup>3</sup>, indiquent que les détonations se sont produites en un point précis et fixe, à la surface de la coque.
  - c) Les débris n'appartenant pas aux navires qui ont été retrouvés sur les quatre lieux correspondent aux composants utilisés dans la fabrication de mines ventouses. Un examen minutieux et une analyse élémentaire par spectroscopie à fluorescence X ont permis d'établir que compte tenu de leur taille, de leur forme et de leurs dimensions<sup>4</sup>, ainsi que de leur composition<sup>5</sup>, ces débris ressemblent fort aux éléments d'un type connu de mines ventouses.
  - d) L'emplacement des quatre explosions<sup>6</sup> indique que les mines qui ont été utilisées étaient des engins pouvant être fixés en-dessous ou au niveau de la ligne de flottaison des navires.
  - e) L'enchaînement des quatre attaques<sup>7</sup> indique que les mines étaient contrôlées par un retardateur.
32. Ces mines ont vraisemblablement été fixées par des plongeurs répartis en une ou plusieurs équipes et transportés par une ou plusieurs vedettes qui se sont approchées des navires. Cette conclusion se fonde sur le type d'engin explosif utilisé (des mines ventouses)<sup>8</sup> et sur l'emplacement des explosions sur les navires (en-dessous ou au niveau de la ligne de flottaison)<sup>9</sup>, et elle est corroborée par l'analyse faite jusqu'ici des informations obtenues par les enregistreurs de données de route<sup>10</sup>.
33. Les attaques ont exigé un haut degré de précision, comme le montre le fait que les mines ventouses ont été placées sur la coque des navires afin de cibler tout particulièrement la salle des machines<sup>11</sup>.
34. La précision avec laquelle les mines ventouses ont été placées traduit une volonté d'immobiliser les navires plutôt que de les détruire ou de les couler, d'endommager leur cargaison ou de provoquer une marée noire ou des dégâts importants dans la zone de mouillage. Étant donné que les quatre navires pris pour cible se trouvaient à proximité d'autres navires battant pavillon de différents États, les explosions auraient pu avoir des conséquences dramatiques, si telle en avait été l'intention de leurs auteurs.

<sup>2</sup> Voir par. 15, 20, 25 et 29 ci-dessus.

<sup>3</sup> Voir fig. 2, 3, 11, 12, 15, 16, 20 et 21 ci-dessus.

<sup>4</sup> Voir fig. 4, fig. 5, fig. 13, fig. 18 et fig. 22 ci-dessus.

<sup>5</sup> Voir par. 14, 19, 24 et 28 ci-dessus.

<sup>6</sup> Voir par. 13, 18, 23 et 27 ci-dessus.

<sup>7</sup> Voir par. 12, 17, 22 et 26 ci-dessus.

<sup>8</sup> Voir par. 31 ci-dessus.

<sup>9</sup> Voir par. 31 d) ci-dessus.

<sup>10</sup> Voir par. 16, 21 et 30 ci-dessus.

<sup>11</sup> Voir fig. 1, fig. 10, fig. 14 et fig. 19 ci-dessus.

## Conclusion préliminaire

35. En somme, compte tenu de l'ensemble des preuves rassemblées jusqu'ici, tout porte à croire que ces attaques faisaient partie d'une opération complexe et coordonnée, menée par un acteur doté d'importantes capacités opérationnelles (renseignement, matériel et formation), probablement un acteur étatique.

36. Cette conclusion préliminaire est corroborée par les éléments ci-après, qui témoignent de la complexité des attaques :

- a) le choix minutieux des quatre pétroliers pris pour cible, qui se trouvaient à différents endroits de la zone de mouillage du port de Foujeïra et qui, au moment des explosions, étaient entourés d'environ 185 gros navires<sup>12</sup> ;
- b) les efforts de reconnaissance en temps réel considérables qu'il a fallu déployer pour repérer et cibler précisément ces quatre navires sachant qu'ils étaient entourés de nombreux autres et qu'ils n'allaient rester à leur position que durant un temps relativement limité, notamment l'*A.Michel*, qui se déplaçait régulièrement pour mener ses activités de ravitaillement ;
- c) la précision avec laquelle les mines ventouses<sup>13</sup> ont été placées, qui indique qu'elles l'ont été par des plongeurs expérimentés et compétents, ayant notamment une connaissance des navires, et formés au transport, à l'installation et à l'activation des mines ;
- d) l'emplacement précis et délibéré des mines, qui traduit une volonté d'immobiliser chaque navire, mais non de le détruire<sup>14</sup> ;
- e) le haut degré de coordination et l'expertise nécessaires, comme en attestent la rapidité avec laquelle les auteurs des attaques sont repartis et la cadence d'activation des mines ventouses toutes les 15 à 20 minutes, sur une période de 53 minutes<sup>15</sup>.

37. La conclusion préliminaire de l'enquête est donc que les attaques complexes perpétrées dans le port de Foujeïra sont vraisemblablement le fait d'un acteur étatique.

---

<sup>12</sup> Voir par. 11 ci-dessus.

<sup>13</sup> Voir par. 33 ci-dessus.

<sup>14</sup> Voir par. 34 ci-dessus.

<sup>15</sup> Voir par. 12, 17, 22 et 26 ci-dessus.