



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
17 de diciembre de 2020  
Español  
Original: inglés

---

### Carta de fecha 16 de diciembre de 2020 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de Turquía ante las Naciones Unidas

En relación con mi carta de fecha 1 de diciembre de 2020, publicada con la signatura [S/2020/1156](#), y la carta de fecha 7 de diciembre de 2020 dirigida por el Representante Permanente de Alemania, tengo el honor de transmitir adjunta la carta dirigida por Mevlüt Çavuşoğlu, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Turquía, a Josep Borrell, Alto Representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y Vicepresidente de la Comisión Europea (véase el anexo).

Le agradecería que tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y su anexo como documento del Consejo de Seguridad.

*(Firmado)* Feridun H. **Sinirlioğlu**  
Representante Permanente



## **Anexo de la carta de fecha 16 de diciembre de 2020 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de Turquía ante las Naciones Unidas**

Ankara, 14 de diciembre de 2020

Le agradezco su carta del 4 de diciembre de 2020. Basándome en el contenido y el tono de su carta, me siento obligado a señalar algunos puntos adicionales a su amable atención.

Permítame primero explicarle el relato de los acontecimientos previos al abordaje ilegal del Roseline A para aclarar los hechos. Los correos electrónicos intercambiados entre mi Ministerio y los oficiales de la Operación IRINI también fueron transmitidos en el reciente informe de la Operación presentado al comité de sanciones de las Naciones Unidas. Es necesario señalar que el método de comunicación elegido por la Operación IRINI presenta problemas ya desde el principio, es decir, el envío de correos electrónicos a direcciones de funcionarios turcos seleccionadas al azar, que no pueden considerarse correspondencia oficial, en lugar de utilizar los canales diplomáticos establecidos, como el contacto con el funcionario de turno del Ministerio de Relaciones Exteriores de Turquía responsable de la comunicación fuera de horario y el Centro Principal de Coordinación de Búsqueda y Salvamento de Turquía, según lo declarado a la Organización Marítima Internacional.

Creo que, al tratar la cuestión del transcurso de los acontecimientos, como usted describió, es importante también señalar a su atención la comunicación que tuvo lugar y que no se ha mencionado.

En primer lugar, está el mensaje transmitido por el agregado militar turco en Roma a la Operación IRINI a las 14.40 horas (hora de Turquía), en el que se afirmaba que no se podía imponer ninguna limitación de tiempo a Turquía y que toda inspección requería una respuesta de los funcionarios autorizados.

La segunda comunicación importante fue entre mi Ministerio y el Departamento Jurídico de la Operación IRINI. Poco antes de que se produjera el abordaje, nuestro Jefe del Departamento Marítimo informó al Departamento Jurídico de la Operación IRINI el 22 de noviembre a las 17.44 horas (hora de Turquía) de que Turquía no había emitido una declaración de apoyo al preaviso de cuatro horas con arreglo al Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, por lo que el abordaje no podía llevarse a cabo sin el consentimiento explícito de la parte turca, ya que el preaviso de cuatro horas no se aplicaba a los buques que enarbolaban el pabellón turco.

A las 18.55 horas, el Departamento Jurídico de la Operación IRINI respondió que podía realizarse una inspección sin el consentimiento del Estado del pabellón si se procuraba de buena fe. La inspección continuó durante otras cinco horas y media a pesar de la notificación explícita de que el consentimiento no se había concedido a las 17.44 horas.

En cuanto nuestro Ministerio fue alertado por el capitán del barco de que se estaba produciendo el abordaje, enviamos un mensaje al Departamento Jurídico de la Operación IRINI a las 00.22 horas (23 de noviembre) en el que se notificaba que “el barco ha sido abordado a pesar de las objeciones del capitán, así como de la falta de consentimiento de Turquía. Protestamos enérgicamente contra esta acción ilegal y pedimos que se ponga fin de manera inmediata y con rapidez. Téngase en cuenta que sigue reservado el derecho a reclamar una indemnización a personas físicas y jurídicas por daños, retrasos y pérdidas comerciales causados por este abordaje no autorizado y forzoso”.

El Departamento Jurídico de la Operación IRINI respondió a las 02.08 horas y dijo que tomaba nota de la solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores de Turquía para concluir inmediatamente la actividad, respetando la negativa del Estado del pabellón, y que detendría cualquier otra acción relacionada con la inspección.

A la vista de estos mensajes, la pregunta pendiente es ¿por qué el Departamento Jurídico de la Operación IRINI no tuvo en cuenta el mensaje oficial de Turquía comunicado a las 17.44 horas y abordó el barco sin nuestro consentimiento? La correspondencia anterior indica claramente que la posición del Departamento Jurídico de la Operación IRINI respecto del consentimiento del Estado del pabellón no era coherente ni compatible con el derecho internacional.

Es muy interesante observar que el Departamento Jurídico de la Operación IRINI argumentó primero a favor del abordaje sin el consentimiento del Estado del pabellón, pero, tras nuestra protesta, cambió su posición para respetar el principio del consentimiento del Estado del pabellón y decidió dar por terminado el abordaje ilegal. La contradicción en esos dos mensajes demuestra explícitamente que para los funcionarios de la Operación IRINI tampoco estaba muy claro si en realidad podían abordar el barco sin el consentimiento del Estado del pabellón. Parece que decidieron hacerlo, pero después de nuestra protesta se vieron obligados a respetar el principio del consentimiento del Estado del pabellón e intentaron justificar su abordaje ilegal ignorando nuestro primer mensaje escrito.

A este respecto, cabe recordar también que el 17 de junio de 2020 —antes del incidente del Roseline A— el Ministro de Estado para Europa de Alemania, Michael Roth, había declarado explícitamente en su respuesta a la pregunta de un miembro del Parlamento sobre el mandato de la Operación IRINI que, de conformidad con la resolución [2292 \(2016\)](#) del Consejo de Seguridad, la Operación no estaba autorizada a inspeccionar ningún buque contra la voluntad del Estado del pabellón. Por lo tanto, parece que persisten los puntos de vista contradictorios entre los funcionarios públicos de los Estados miembros de la Unión Europea.

De hecho, puede ser útil recordar las declaraciones hechas en 2016 por los miembros individuales del Consejo de Seguridad al adoptar la resolución [2292 \(2016\)](#). En estas declaraciones queda claro que, al llevar a la práctica la autorización que se concede en la resolución, el objetivo no era facilitar un marco para apartarse de las normas vigentes del derecho internacional y para conculcar la jurisdicción de los Estados del pabellón, en otras palabras, de su soberanía.

Por otra parte, es probable que sepa que la publicación táctica ATP-71 de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) sobre las operaciones de interdicción marítima también respeta el principio del consentimiento del Estado del pabellón y enumera las excepciones previstas en el derecho internacional, a saber, si un buque participa en la piratería, el comercio de esclavos, la radiodifusión no autorizada, sin nacionalidad o de la misma nacionalidad que el buque de guerra aunque enarbole un pabellón extranjero, o se niegue a izar su pabellón. El Roseline A no estaba involucrado en ninguno de estos actos cuando fue abordado ilegalmente.

La publicación mencionada de la OTAN tampoco justifica la actitud y las acciones de la parte que llevó a cabo el abordaje hacia la tripulación del Roseline A. Las instrucciones establecidas en la ATP-71 no permiten la confiscación de los teléfonos celulares de la tripulación ni la realización de registros e inspecciones mientras se apunta con armas a la tripulación.

El capitán y la tripulación del buque no se opusieron al abordaje forzoso ni emplearon ninguna medida de resistencia que justificara el nivel de fuerza utilizada contra ellos, como se muestra en las imágenes y grabaciones de las conversaciones entre el capitán y el comandante de la Operación IRINI que se adjuntan para su

referencia. La notable ausencia de hostilidad o provocación por parte de la tripulación del Roseline A hace que el comportamiento de la parte que llevó a cabo el abordaje fuera una clara violación del derecho internacional.

Desde la Operación IRINI se afirma que los dos bandos libios habían sido objeto de inspecciones por igual. Esta afirmación, en sí misma, es errónea, ya que los buques que se dirigían hacia el Gobierno legítimo en el oeste de Libia se habían encontrado especialmente en el punto de mira en lo que respecta al número de buques inspeccionados. Además, es curioso observar que cuatro de los seis buques que se dirigían al oeste de Libia y que fueron inspeccionados por la Operación IRINI habían salido de puertos de Turquía, aunque no navegaban bajo pabellón turco. Esto, unido a la declaración de su portavoz de que se habían tenido en cuenta las “pautas de navegación”, plantea lamentablemente cuestiones legítimas de discriminación en cuanto a los criterios de selección, así como la razonabilidad de los motivos de la inspección, que no se nos revelaron ni siquiera después de que planteáramos objeciones claras.

También es bastante peculiar que, en el curso de otras operaciones de abordaje realizadas por la Operación IRINI, parece que se consideró que bastaba con inspeccionar unos cuantos contenedores y, después, se había permitido que el buque en cuestión reanudara su viaje. Sin embargo, en el caso del Roseline A, la parte que efectuó el abordaje dejó claro a la tripulación que procedería a inspeccionar todos los contenedores disponibles independientemente de su contenido declarado, indicando motivos ulteriores. Por ejemplo, durante la inspección del M/V Medkon Gemlik, el 2 de diciembre, al parecer solo se abrieron cinco contenedores y esto se consideró suficiente para determinar que el buque no transportaba carga ilícita. Esto contrasta con el hecho de que la parte que efectuó el abordaje declaró originalmente su intención de inspeccionar todos los contenedores del Roseline A y de que ya se habían registrado nueve antes de que el cuartel general de la Operación IRINI reconociera que el Estado del pabellón no había dado su consentimiento. Incluso después de haber abierto nueve contenedores, los miembros de la Operación IRINI declararon que no podían determinar si el buque transportaba carga ilícita o no.

Estoy de acuerdo con usted en que ambas partes deben tener buenas intenciones, pero eso no debería impedirnos aclarar los hechos.

Aparte de nuestra conocida posición con respecto a la Operación IRINI, nuestra firme reacción al incidente del Roseline A se basa en un aspecto del derecho internacional, en particular los principios de libertad de navegación y el consentimiento del Estado del pabellón, que valoramos enormemente en los mares Egeo y Mediterráneo.

Dicho esto, reconozco y aprecio sus bienintencionados esfuerzos por contribuir a las relaciones entre Turquía y la Unión Europea, los cuales siempre me esfuerzo por apoyar.

(Firmado) Mevlüt Çavuşoğlu

---