

**Conseil de sécurité**

Distr. générale
17 décembre 2020
Français
Original : anglais

**Lettre datée du 16 décembre 2020, adressée au Président
du Conseil de sécurité par le Représentant permanent
de la Turquie auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Me référant à ma lettre datée du 1^{er} décembre 2020 publiée sous la cote [S/2020/1156](#) et à la lettre du Représentant permanent de l'Allemagne datée du 7 décembre 2020, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint la lettre adressée par Mevlüt Çavuşoğlu, Ministre des affaires étrangères de la République de Turquie, à Josep Borrell, Haut Représentant de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité et Vice-Président de la Commission européenne (voir annexe).

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité.

Le Représentant permanent
(*Signé*) Feridun H. **Sinirlioğlu**



**Annexe à la lettre datée du 16 décembre 2020 adressée
au Président du Conseil de sécurité par le Représentant
permanent de la Turquie auprès de l'Organisation
des Nations Unies**

Ankara, le 14 décembre 2020

Je vous remercie pour votre lettre du 4 décembre 2020. Compte tenu de la teneur et du ton de votre lettre, je tiens à porter quelques points supplémentaires à votre aimable attention.

Permettez-moi tout d'abord d'apporter des précisions au récit des événements qui ont conduit à l'arraisonnement illégal du *Roseline A*, afin de rectifier le compte rendu des faits. Les courriels échangés entre mon ministère et les responsables de l'opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée (opération IRINI) ont également été transmis dans le récent rapport de l'opération IRINI au Comité des sanctions des Nations Unies. Il faut souligner que la méthode de communication adoptée par l'opération IRINI pose d'emblée problème : elle envoie en effet des courriers électroniques à des adresses de fonctionnaires turcs choisies au hasard, ce moyen n'étant pourtant pas considéré comme un canal de correspondance officielle, au lieu d'utiliser les canaux diplomatiques établis, comme par exemple contacter le fonctionnaire de permanence du Ministère turc des affaires étrangères chargé des communications en dehors des heures de travail et le centre principal turc de coordination des opérations de sauvetage, déclaré à l'Organisation maritime internationale.

Je considère qu'il importe, pour clarifier le cours des événements, tels que vous les avez décrits, d'appeler également votre attention sur les communications non mentionnées qui ont eu lieu.

La première de ces communications est le message transmis à 1440 heures (heure turque) par l'attaché militaire turc basé à Rome à l'opération IRINI, indiquant qu'« aucune contrainte de temps ne pouvait être imposée à la Turquie » et que « toute inspection nécessitait une réponse des responsables autorisés ».

La deuxième communication importante a eu lieu entre mon ministère et le département juridique de l'opération IRINI. Peu avant l'arraisonnement, notre chef du département maritime a informé le département juridique, le 22 novembre à 1744 heures (heure turque), de ce que suit : « La Turquie n'a pas publié de déclaration d'approbation du préavis de 4 heures au titre du Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Par conséquent, l'arraisonnement ne peut être effectué sans le consentement clair de la partie turque, car le préavis de 4 heures n'est pas applicable aux navires battant pavillon turc ».

À 1855 heures, le service juridique de l'IRINI a répondu : « Même sans le consentement de l'État du pavillon, une inspection peut être entreprise, une fois prises les mesures de bonne foi ». L'inspection s'est poursuivie pendant 5 heures et demie de plus malgré la notification explicite que le consentement n'avait pas été accordé à 1744 heures.

Dès que notre ministère a été alerté par le capitaine du navire que l'arraisonnement était en cours, nous avons envoyé, à 0022 heures (23 novembre), un message au département juridique de l'IRINI, lui notifiant ce qui suit : « Le navire a été arraisonné malgré les objections du capitaine et en l'absence du consentement de la Turquie. Nous protestons fermement contre cette action illégale et exigeons qu'il y soit mis fin dans les plus brefs délais, voire immédiatement. Veuillez noter que

nous nous réservons le droit de réclamer aux personnes physiques et morales concernées une indemnisation pour les dommages, les retards et les pertes commerciales causés par cet arraisonnement non autorisé et forcé ».

Le département juridique de l'IRINI a répondu, à 0208 heures, qu'il avait « pris note de la demande du Ministère turc des affaires étrangères que l'intervention cesse immédiatement et qu'il respectait le refus de l'État du pavillon » et qu'« aucune autre action liée à l'inspection ne serait menée ».

Au vu de ces messages, la question qui demeure est de savoir pourquoi le service juridique de l'IRINI n'a pas pris en compte le message officiel de la Turquie communiqué à 1744 heures et est monté à bord du navire sans notre consentement. La correspondance ci-dessus montre clairement que la position du département juridique vis-à-vis du consentement de l'État du pavillon n'était ni cohérente ni compatible avec le droit international.

Il est intéressant de noter que le département juridique de l'IRINI a d'abord argué la légitimité de l'arraisonnement sans le consentement de l'État du pavillon mais qu'après nos protestations, il a changé de position, disant respecter le principe du consentement de l'État du pavillon, et décidé de mettre un terme à l'arraisonnement illégal. La contradiction entre ces deux messages démontre explicitement que les responsables de l'opération IRINI ne savaient pas non plus s'ils pouvaient effectivement monter à bord du navire sans le consentement de l'État du pavillon. Ils ont décidé de le faire, mais, après nos protestations, ils ont été contraints de respecter le principe du consentement de l'État du pavillon et ont tenté de justifier leur arraisonnement illégal en ignorant notre premier message écrit.

À cet égard, il convient également de rappeler que, le 17 juin 2020, avant l'incident du *Roseline A*, le Secrétaire d'État allemand aux affaires européennes, Michael Roth, avait explicitement déclaré dans sa réponse à la question d'un député concernant le mandat de l'opération IRINI que, conformément à la résolution [2292 \(2016\)](#) du Conseil de sécurité, l'opération n'était pas autorisée à inspecter des navires contre la volonté de l'État du pavillon. Par conséquent, les points de vue contradictoires semblent également se retrouver parmi les hauts fonctionnaires des États membres de l'Union européenne.

De fait, il peut être utile de rappeler les déclarations faites par les différents membres du Conseil de sécurité lors de l'adoption de la résolution [2292 \(2016\)](#), en 2016. Il est évident, à travers ces déclarations, que l'autorisation accordée par la résolution n'avait pas pour objet de fournir un cadre permettant de s'écarter des règles de droit international en vigueur et de violer la juridiction des États du pavillon, en d'autres termes, leur souveraineté.

D'autre part, vous savez probablement que la publication tactique de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) sur les opérations d'interdiction maritime, ATP-71, respecte également le principe du consentement de l'État du pavillon et recense les exceptions prévues par le droit international, à savoir les cas où un navire se livre à la piraterie, à la traite des esclaves, à la diffusion non autorisée, est sans nationalité ou de la même nationalité que le navire de guerre bien qu'il batte pavillon étranger, ou refuse de montrer son pavillon. Le *Roseline A* ne se livrait à aucun de ces actes lorsqu'il a été illégalement arraisonné.

La publication de l'OTAN susmentionnée ne justifie pas non plus l'attitude ni les actions de l'équipe d'arraisonnement à l'égard de l'équipage du *Roseline A*. Les instructions énoncées dans l'ATP-71 ne permettent pas la confiscation des téléphones portables de l'équipage ni la conduite de la fouille et de l'inspection en pointant des armes sur l'équipage.

Le capitaine et l'équipage du navire ne se sont pas opposés à l'arraisonnement forcé et n'ont recouru à aucune mesure de résistance qui justifierait le niveau de force employé contre eux, comme le montrent les images et les enregistrements entre le capitaine et le commandant de l'opération IRINI, joints pour votre référence. L'absence notable de toute hostilité ou provocation de la part de l'équipage du *Roseline A* fait de la conduite de l'équipe d'arraisonnement une violation évidente du droit international.

L'opération IRINI prétend que les deux parties en Libye ont été visées de manière égale par les inspections, ce qui n'est pas exact puisque les navires à destination de l'ouest de la Libye, où est basé le Gouvernement légitime, ont fait l'objet d'inspections bien plus nombreuses. En outre, il est curieux de constater que quatre des six navires qui se dirigeaient vers l'ouest de la Libye et ont été inspectés par l'opération IRINI, bien que ne battant pas pavillon turc, étaient tous partis de ports turcs. Ceci, ajouté à la déclaration de votre porte-parole selon laquelle le « parcours de navigation » avait été pris en compte, pousse malheureusement à s'interroger de façon légitime sur la discrimination qui sous-tend les critères de sélection, ainsi que sur le caractère raisonnable des motifs d'inspection, qui ne nous ont pas été révélés même après que nous ayons soulevé des objections claires.

Il est également assez singulier de constater qu'au cours d'autres opérations d'arraisonnement menées par l'opération IRINI, seule l'inspection de quelques conteneurs a été jugée suffisante, ce qui a permis aux navires en question de reprendre leur cours. Cependant, lors de l'arraisonnement du *Roseline A*, l'équipe d'arraisonnement a clairement fait savoir à l'équipage qu'elle procéderait à l'inspection de tous les conteneurs disponibles, quel que soit leur contenu déclaré, ce qui prouve qu'elle agissait pour d'autres motifs. Par exemple, lors de l'inspection du M/V *Medkon Gemlik*, le 2 décembre, il a été rapporté que cinq conteneurs seulement ont été ouverts par l'équipe d'arraisonnement et que cela a été jugé satisfaisant pour déterminer que le navire ne transportait aucune cargaison illicite. Ces récits contrastent fortement avec le fait que l'équipe d'arraisonnement avait initialement déclaré son intention d'inspecter tous les conteneurs du *Roseline A* et que neuf conteneurs avaient déjà été fouillés avant que le quartier général de l'opération IRINI ne reconnaisse l'absence de consentement de l'État du pavillon. Même après l'ouverture de neuf conteneurs, les responsables de l'opération IRINI ont déclaré qu'ils n'étaient pas en mesure de déterminer si le navire transportait ou non des marchandises illicites.

Je conviens avec vous qu'il faut que les deux parties collaborent de bonne foi, mais cela ne devrait pas nous empêcher de rectifier le récit des faits.

Outre notre position connue de tous concernant l'opération IRINI, notre forte réaction face à l'incident du *Roseline A* repose sur un point de droit international, en particulier les principes de liberté de navigation et de consentement de l'État du pavillon, qui nous sont chers en mer Égée et en Méditerranée.

Cela étant dit, je reconnais et apprécie les efforts que vous consentez avec les intentions les plus louables pour contribuer aux bonnes relations entre la Turquie et l'Union européenne, que je m'attache toujours à favoriser.

(Signé) Mevlüt Çavuşoğlu