



# Assemblée générale

Distr. générale  
27 septembre 2010  
Français  
Original: anglais

## Conseil des droits de l'homme

### Quinzième session

Point 1 de l'ordre du jour

### Questions d'organisation et de procédure

## **Rapport de la mission internationale d'établissement des faits chargée d'enquêter sur les violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, auxquelles ont donné lieu les attaques israéliennes contre la flottille d'aide humanitaire\***

### *Résumé*

Le présent rapport a été élaboré par la Mission d'établissement des faits mise sur pied par le Conseil des droits de l'homme en vertu de sa résolution 14/1 du 2 juin 2010 aux fins d'enquêter sur les violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, auxquelles a donné lieu l'interception, le 31 mai 2010, par les forces israéliennes, de la flottille d'aide humanitaire en route pour Gaza. Neuf personnes y ont perdu la vie et de nombreuses autres ont été blessées.

Le rapport replace dans son contexte l'interception de la flottille et expose le droit international applicable.

Les membres de la Mission d'établissement des faits se sont entretenus avec plus d'une centaine de témoins à Genève, Londres, Istanbul et Amman. Sur la base des témoignages recueillis et d'autres informations reçues, la Mission a pu retracer les circonstances de l'interception, le 31 mai 2010, et ses suites. Le rapport donne une description factuelle des événements ayant conduit à l'interception, de l'interception de chacun des six bateaux de la flottille et d'un septième bateau, le 6 juin 2010, de la mort de neuf passagers et des blessures causées à de nombreux autres, ainsi que de la détention des passagers en Israël et de leur expulsion.

Le rapport contient une analyse juridique des faits tels que les a établis la Mission en vue de déterminer si des violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, avaient eu lieu.

La Mission d'établissement des faits a conclu que les forces israéliennes s'étaient rendues coupables d'une série de violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, lors de l'interception de la flottille et durant la détention des passagers en Israël avant leur expulsion.

\* Soumission tardive.

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction.....	1–25	3
A. Mandat.....	1–17	3
B. Méthodologie.....	18–25	5
II. Généralités .....	26–74	6
A. Contexte.....	26–45	6
B. Droit applicable .....	46–74	12
III. L’interception de la flottille par la marine israélienne et ses conséquences.....	75–257	20
A. Organisation de la flottille pour Gaza et réaction du Gouvernement israélien .....	75–105	20
B. L’interception de la flottille de Gaza par la marine israélienne le 31 mai 2010 .....	106–182	25
C. Détention en Israël et expulsion des passagers de la flottille.....	183–233	44
D. Confiscation et restitution de biens par les autorités israéliennes.....	234–249	52
E. Conséquences pour les citoyens israéliens de leur participation à la flottille .	250–257	56
IV. Responsabilités et recours utile.....	258–259	57
V. Conclusions.....	260–278	57
<b>Annexes</b>		
I. Mission internationale d’établissement des faits instituée en vertu de la résolution 14/1 du Conseil des droits de l’homme: Mission internationale d’établissement des faits sur l’incident de la flottille de Gaza .....		61
II. Correspondence.....		63
III. Navires de la flottille.....		70

## I. Introduction

### A. Mandat

1. Le 2 juin 2010, le Conseil des droits de l'homme a décidé, par sa résolution 14/1, «d'envoyer une mission internationale indépendante d'établissement des faits pour enquêter sur les violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, auxquelles ont donné lieu les attaques israéliennes contre la flottille d'aide humanitaire» en route pour Gaza. Cette même résolution autorisait le Président du Conseil à désigner les membres de la mission internationale indépendante d'établissement des faits, ci-dessous appelée «la Mission» et l'appelait à présenter ses conclusions au Conseil à sa quinzième session<sup>1</sup>.

2. Sept semaines plus tard, le 23 juillet 2010, le Président du Conseil des droits de l'homme a désigné le juge Karl T. Hudson-Phillips, juge honoraire ayant siégé à la Cour pénale internationale et ancien Procureur général de Trinité-et-Tobago, pour assurer la présidence et la conduite de la Mission. Les autres membres désignés étaient Sir Desmond de Silva, C.R. du Royaume-Uni, qui a été Procureur en chef du Tribunal spécial pour la Sierra Leone soutenu par les Nations Unies, et M<sup>me</sup> Mary Shanthi Dairiam de Malaisie, membre fondateur du Conseil d'administration de l'International Women Rights Action Watch Asia Pacific, et ancien membre du Comité pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes.

3. Comme le veut l'usage, le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH) a mis en place un secrétariat pour appuyer la Mission. Les experts ont en outre été appuyés par des spécialistes extérieurs en pathologie légale, en questions militaires, en armes à feu, en droit de la mer et en droit international humanitaire.

4. La Mission a considéré que sa tâche consistait à enquêter sur les faits et les circonstances relatifs à l'arraisonnement par les forces militaires israéliennes d'une flottille de bateaux en route pour Gaza et de déterminer si des violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme avaient été commises à cette occasion.

5. Dans sa résolution, le Conseil décidait d'envoyer une mission pour enquêter sur les «violations» du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, résultant des «attaques» israéliennes sur la flottille de bateaux transportant de l'aide humanitaire. Cette formulation semblait indiquer que des «violations» du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme s'étaient produites, avant même qu'une enquête ait été menée. La résolution semblait en outre considérer comme un fait acquis que les forces israéliennes avaient attaqué la flottille de bateaux et que ces bateaux transportaient de l'aide humanitaire.

6. La Mission n'a pas interprété sa tâche comme procédant de ces postulats. Elle n'a défini sa position qu'après avoir établi ses conclusions sur les faits. Ce même constat vaut pour les actions imputées aux forces israéliennes.

7. De manière générale, l'affirmation selon laquelle les forces israéliennes avaient intercepté une flottille de bateaux transportant de l'aide humanitaire n'était pas contestée. Cela mis à part, la Mission a considéré que son mandat exigeait qu'elle s'assure de la

«v

<sup>1</sup> La résolution 14/1 a été adoptée à l'issue d'un vote enregistré par 32 voix contre 3, avec 9 abstentions.

chronologie des faits et des événements survenus et examine, au regard du droit, les raisons et la justification des faits rapportés, si tant est qu'il y en eût.

8. Les membres de la Mission se sont réunis le 9 août 2010 à Genève pour débiter officiellement leurs travaux. Peu de temps auparavant, le 2 août 2010, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies avait annoncé la création d'un panel d'enquête sur l'interception de la flottille le 31 mai. Sans indiquer précisément sur quoi le panel devait enquêter, il a exprimé l'espoir qu'elle remplisse son mandat, en s'appuyant sur la déclaration de la présidence du Conseil de sécurité.

9. Le panel d'enquête s'est vu confier le mandat de recevoir et d'examiner les rapports d'enquêtes nationales en vue de recommander des moyens devant permettre d'éviter que des incidents similaires ne se reproduisent à l'avenir<sup>2</sup>.

10. Israël et la Turquie ont annoncé la mise en route d'enquêtes nationales, respectivement le 15 juillet et le 10 août 2010.

11. De l'avis de la Mission, la tâche confiée au panel d'enquête désigné par le Secrétaire général est tout à fait différente et distincte de la sienne, en ce sens que l'objectif ultime du panel est d'influer positivement sur les relations entre la Turquie et Israël, ainsi que sur la situation générale au Proche-Orient<sup>3</sup>.

12. Pendant l'élaboration du présent rapport, la Mission a été informée de la tenue d'auditions par le juge Turkel dans le cadre de l'enquête israélienne<sup>4</sup>. Sur l'Internet et par d'autres sources, la Mission a pu obtenir des transcriptions d'une partie des témoignages recueillis dans le cadre de cette enquête. Il semble que ces témoignages aient été recueillis en partie lors d'auditions à huis clos, dont les transcriptions n'ont pas été mises à la disposition de la Mission. À sa connaissance, l'enquête annoncée par le Gouvernement turc a abouti à un rapport préliminaire, soumis au panel d'enquête du Secrétaire général le 1<sup>er</sup> septembre 2010.

13. Les membres de la Mission ont décidé que les tâches qui lui étaient dévolues exigeaient qu'ils sollicitent la coopération d'un éventail aussi large que possible de parties intéressées, en particulier des Gouvernements turc et israélien. Les entretiens qui ont eu lieu à Genève avec les représentants permanents d'Israël, de la Jordanie, de la Turquie, du Royaume-Uni et des États-Unis d'Amérique, ainsi qu'avec la Mission permanente d'observation de la Palestine auprès de l'Organisation des Nations Unies ont été d'une grande aide pour la Mission.

14. La Mission tient à ce qu'il soit pris acte de sa gratitude pour l'assistance dont elle a bénéficié de la part des Gouvernements turc et jordanien à l'occasion de ses déplacements à Istanbul, Ankara et Amman, et pour l'obtention de renseignements pertinents, au niveau officiel dans le cas de la Turquie.

15. La Mission tient également à remercier le Bureau des coordonnateurs résidents des Nations Unies et du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) à Ankara et Amman pour la coopération qu'ils lui ont apportée. Elle adresse tout particulièrement ses remerciements au Bureau de la coordination des affaires humanitaires dans les territoires palestiniens occupés (OCHA), à l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche-Orient (UNRWA) et au Bureau du Coordonnateur spécial des Nations Unies dans les territoires occupés pour leur

---

<sup>2</sup> Point de presse quotidien du Bureau du porte-parole du Secrétaire général, 2 août 2010.  
<http://www.un.org/News/briefings/docs/2010/db100802.doc.htm>.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Voir la correspondance entre la Mission et la Mission permanente d'Israël en annexe II.

collaboration et pour les informations données à la Mission concernant la situation dans la bande de Gaza.

16. La Mission regrette profondément qu'en dépit d'une réunion extrêmement cordiale, le 18 août 2010, le Représentant permanent d'Israël ait fait savoir par écrit consécutivement à cette réunion que la position de son gouvernement était de ne pas reconnaître la Mission et de ne pas coopérer avec elle. Dans l'espoir que cette position change avant qu'elle n'ait achevé ses travaux, la Mission a adressé une liste de demandes d'informations au Représentant permanent<sup>5</sup>.

17. Sans nouvelles du Représentant permanent d'Israël, le 7 septembre 2010, la Mission lui a adressé une lettre dans laquelle elle renouvelait sa demande d'informations. Par une lettre datée du 13 septembre 2010, le Représentant permanent a répondu à la Mission en lui demandant de différer la remise de son rapport au Conseil, estimant qu'il convenait d'attendre la parution du rapport de l'enquête dirigée par le juge Turkel en Israël et les conclusions du panel d'enquête du Secrétaire général de l'ONU. La Mission a répondu en conseillant au Représentant permanent d'adresser cette demande au Conseil. À ce jour, malheureusement, aucune information n'a été fournie à la Mission par le Gouvernement israélien ou en son nom.

## B. Méthodologie

18. Après sa mise en place officielle, la Mission a reformulé son mandat de manière à ce qu'il reflète sa conception de ce mandat. Elle a ensuite défini sa méthode de travail, en particulier les critères pour la sélection de témoins parmi les personnes qui se trouvaient de la flottille.

19. La Mission a disposé de différentes sources d'information dont les dépositions de témoins oculaires, des rapports de médecine légale et des entretiens avec le personnel médical et médico-légal en Turquie, mais aussi des déclarations écrites, des séquences vidéo et d'autres types de matériel photographique se rapportant à l'incident.

20. Dans ses efforts visant à s'assurer de la réalité des faits entourant l'interception israélienne de la flottille en route pour Gaza, la Mission a accordé une importance particulière aux témoignages directs qu'elle a pu extraire des dépositions faites par des témoins oculaires et des membres d'équipage, de même qu'aux preuves tirées d'examen en laboratoire et aux entretiens avec des fonctionnaires gouvernementaux. Compte tenu de la confiscation des caméras, des enregistrements du système de vidéosurveillance et des appareils de stockage numérique d'images, et suite à la diffusion ultérieure d'un très petit échantillon d'images choisies, la Mission s'est vue contrainte de traiter avec une prudence extrême les documents rendus publics par les autorités israéliennes, quand ils ne coïncidaient pas avec les dépositions des témoins oculaires entendus par elle.

21. Compte tenu des moyens à sa disposition et des contraintes de temps, la Mission s'est rendue à Istanbul, Ankara et Iskenderun en Turquie, à Amman en Jordanie et à Londres, afin d'entendre les témoins, d'avoir des entretiens avec des fonctionnaires gouvernementaux et de procéder à une inspection du navire *Mavi Marmara*, à bord duquel neuf passagers ont perdu la vie le 31 mai 2010. La Mission a pu entrer en contact avec plusieurs personnes disposant d'informations utiles à l'enquête. Au total 112 témoins<sup>6</sup> ont

<sup>5</sup> Voir l'annexe II.

<sup>6</sup> Les témoins ont été entendus à Londres, Genève, Istanbul et Amman. La Mission exprime sa reconnaissance à l'Organisation maritime internationale pour avoir mis à sa disposition des locaux où elle a pu entendre les témoins à Londres.

été entendus par la Mission, soit par l'ensemble de ses membres en même temps, soit par l'un d'entre eux seulement. Par ailleurs, des déclarations écrites de plusieurs personnes ont été reçues par l'entremise de leurs avocats.

22. La Mission souhaite qu'il soit pris acte de ses remerciements aux différents cabinets d'avocats qui ont facilité la comparution de personnes mêlées à cet incident<sup>7</sup> ou qui les ont représentées. Des réunions ont eu lieu également avec des organisations non gouvernementales à Genève, Istanbul et Amman.

23. La Mission considère qu'elle a recueilli des témoignages en quantité suffisante et auprès d'un éventail suffisamment varié de témoins pour lui permettre de dresser un tableau complet des événements tels qu'ils se sont déroulés le 31 mai 2010. S'ajoutant aux informations qu'elle a reçues directement, la Mission a pris note d'informations provenant de différentes autres sources, après s'être assurée de leur authenticité.

24. En évaluant les preuves et les informations mises à sa disposition, la Mission a porté une attention particulière au contenu des preuves et au comportement des personnes avant de décider s'il fallait retenir les informations ainsi obtenues, et dans l'affirmative, quelle partie en conserver. S'ils étaient jugés dignes de foi, ces témoignages pesaient davantage que les informations provenant d'autres sources. La Mission a prêté toute l'attention voulue aux preuves par oui-dire, selon les circonstances auxquelles elles se rapportaient. Les questions qui ont pu se poser ont été tranchées eu égard à la prépondérance et à la qualité des témoignages, de manière à convaincre chacun des membres de la Mission du bien-fondé de leurs conclusions.

25. Pour établir le présent rapport, la Mission a commencé par examiner le contexte factuel de l'incident avant de dégager ses conclusions sur la base des faits, tels qu'ils sont exposés dans le rapport. La Mission a exprimé son opinion en s'appuyant sur les principes pertinents du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, à partir des faits établis par elle. L'analyse participe d'une approche segmentaire.

## II. Généralités

### A. Contexte

#### 1. Le blocus de la bande de Gaza

##### *Restrictions préexistantes à l'accès à la bande de Gaza par la mer*

26. Israël a occupé militairement l'intégralité de la bande de Gaza de juin 1967 jusqu'à son premier désengagement de certaines parties de ce territoire, à partir de mai 1994, dans le cadre du processus de paix. Une série d'accords de paix intervenus entre 1993 et 1995 entre l'État d'Israël et l'Organisation de libération de la Palestine, avec l'appui de la communauté internationale, visaient à régler, dans une phase transitoire de cinq ans, le désengagement d'Israël de la Cisjordanie et de la bande de Gaza, en vue de la conclusion d'un accord sur un statut définitif devant se traduire par la création d'un État palestinien indépendant aux côtés d'Israël. Ces accords, souvent appelés globalement Accords d'Oslo, jetaient notamment les bases pour la mise en place de l'Autorité palestinienne et du Conseil palestinien, ainsi que des dispositions transitoires portant sur la coopération en matière de

---

<sup>7</sup> Des cabinets d'avocats de Londres, d'Istanbul et d'Athènes ont assisté la Mission.

sécurité entre les polices israélienne et palestinienne, y compris la surveillance policière des frontières, des côtes et de l'espace aérien.

27. En vertu des Accords d'Oslo, il a été décidé que les eaux territoriales au large de Gaza relèveraient de la compétence territoriale de l'Autorité palestinienne<sup>8</sup>. Cependant, la sécurité extérieure de la bande de Gaza était spécifiquement exclue de la compétence fonctionnelle de l'Autorité palestinienne<sup>9</sup>; la responsabilité de la sécurité extérieure demeurait du ressort d'Israël, jusqu'à un accord sur le statut définitif<sup>10</sup>. L'article VIII de l'Accord Gaza-Jéricho dispose spécifiquement: «Israël reste responsable de la défense contre les menaces extérieures ... provenant de la mer ou de l'espace aérien ... et est habilité à prendre toute mesure nécessaire pour s'acquitter de cette responsabilité.». Les dispositions en matière de sécurité et les mécanismes de coordination convenus définissent trois zones d'activités maritimes: une zone centrale s'étendant jusqu'à 20 milles marins de la côte, délimitée par deux bandes côtières d'une largeur de 1 mille marin aux extrémités égyptienne et israélienne de la bande de Gaza, l'une et l'autre constituant des zones militaires fermées placées sous contrôle israélien. La zone centrale, placée sous contrôle conjoint israélo-palestinien, a été déclarée ouverte à la pêche jusqu'à la distance limite des 20 milles marins et la navigation de plaisance jusqu'à une limite de 3 milles marins. Les bateaux étrangers entrant dans la zone centrale ne sont pas autorisés à approcher à moins de 20 milles marins des côtes dans l'attente d'un accord sur la construction d'un port maritime à Gaza. Même si la coopération en matière de sécurité entre Israéliens et Palestiniens en Cisjordanie et dans la bande de Gaza a cessé suite à la rupture des négociations bilatérales de paix en 2002, les éléments déterminants des Accords d'Oslo sont demeurés en vigueur, notamment les dispositions concernant les eaux territoriales au large de Gaza.

28. Au gré de l'évolution des négociations de paix, dans les années 90, les forces israéliennes ont imposé des «bouclages» périodiques des zones palestiniennes, en réponse habituellement à des attentats suicide à la bombe sur le territoire israélien. La durée de ces bouclages se comptait en semaines ou en mois. Avant les premiers accords de paix, on estimait que pas moins de 20 000 habitants de Gaza sortaient chaque jour du territoire pour aller travailler en Israël et rentraient le soir. Les nombreuses familles à la charge de ces travailleurs ont donc pâti de ces bouclages.

#### *Restrictions imposées à Gaza après la victoire électorale du Hamas*

29. Depuis le début de la deuxième Intifada, en 2000, une restriction de l'accès à la mer des pêcheurs de Gaza s'est progressivement mise en place. Selon l'OCHA, c'est à la fin de 2008 que remonte la dernière expansion des zones maritimes à accès restreint, à la veille de l'opération «Plomb durci»<sup>11</sup>. Sur la majeure partie du littoral de la bande de Gaza, les zones à accès restreint commencent à 3 milles marins du rivage. L'OCHA indique que, dans l'ensemble, les Palestiniens se voient refuser l'accès à 85 % des zones côtières dans lesquelles ils peuvent prétendre mener des activités marines et que les pêcheurs palestiniens qui pénètrent dans les zones marines à accès restreint essuient régulièrement des tirs de sommation de la part des forces israéliennes, quand ils ne sont pas directement pris pour cible, ajoutant que les bateaux de pêche sont souvent interceptés par les militaires israéliens et confisqués.

<sup>8</sup> Art. 5, par. 1 a) de l'Accord Gaza-Jéricho.

<sup>9</sup> Art. 5, par. 1 b) de l'Accord Gaza-Jéricho.

<sup>10</sup> Art. 5, par. 3 de l'Accord Gaza-Jéricho.

<sup>11</sup> Bureau de la coordination des affaires humanitaires dans les territoires palestiniens occupés (OCHA-oPt), *Between the Fence and a Hard Place* (août 2010).

30. Des sanctions économiques et politiques ont commencé à être imposées à la bande de Gaza en février 2006, suite à la victoire du Hamas aux élections législatives. À ces mesures est venu s'ajouter le retrait de l'aide financière versée par les pays donateurs. Israël a imposé ce bouclage de la bande de Gaza lorsque le Hamas a pris le contrôle du territoire en juin 2007. En septembre 2007, Israël a déclaré la bande de Gaza «territoire hostile», en précisant que les mouvements de marchandises à destination et en provenance de Gaza feraient l'objet de restrictions pour des raisons d'ordre sécuritaire ainsi que pour faire pression sur le gouvernement du Hamas «dans le cadre des opérations de l'État d'Israël contre les menées terroristes persistantes»<sup>12</sup>. Des restrictions plus sévères portant sur l'approvisionnement en carburant sont entrées en vigueur à partir d'octobre 2007.

31. La légalité de la décision prise par le Gouvernement israélien de réduire l'approvisionnement en électricité et en carburant a été contestée dans une requête adressée à la Cour suprême israélienne<sup>13</sup>, sur la base de l'argument selon lequel de telles réductions étaient incompatibles avec les obligations incombant à Israël en vertu de la quatrième Convention de Genève relative à la protection des civils. Dans sa réponse, le Bureau du Procureur de l'État a notamment fait valoir que le fait de porter préjudice à l'économie était un moyen légitime de faire la guerre et constituait une option pertinente même quand il s'agissait d'autoriser ou non des envois de secours<sup>14</sup>.

32. À partir de la mi-2008, le Mouvement Libérez Gaza ayant à plusieurs reprises tenté de pénétrer à Gaza par la mer, le Gouvernement israélien a pris en réaction une série de mesures visant dans un premier temps à dissuader l'accès au territoire par la mer. Un avis aux navigateurs a été publié<sup>15</sup> indiquant que tous les bateaux entrant dans la zone centrale de l'espace maritime de Gaza étaient «susceptibles d'être contrôlés et inspectés». Ensuite, en août 2008, a été publié un deuxième avis aux navigateurs, qui précisait que l'étendue de la zone maritime à accès restreint était de 20 milles marins depuis le littoral de la bande de Gaza. Conformément aux accords passés entre Israël et l'Autorité palestinienne, l'entrée de bateaux étrangers dans cette zone est interdite<sup>16</sup>.

#### *Imposition du blocus naval*

33. Dans sa déposition devant la Commission Turkel, le chef d'état major Gabi Ashkenazi a reconnu que le «phénomène des flottilles» à la mi-2008 avait été le facteur déclenchant de l'imposition du blocus des côtes, même s'il tenait à souligner qu'il

<sup>12</sup> «Le Hamas est une organisation terroriste qui a pris le contrôle de la bande de Gaza et en a fait un territoire hostile. Cette organisation déploie des activités hostiles contre l'État d'Israël et ses citoyens et porte la responsabilité de ces activités. À la lumière de ce qui précède, il a été décidé d'adopter les recommandations qui ont été présentées par les autorités en charge de la sécurité, concernant notamment la poursuite d'opérations militaires et de lutte antiterroriste contre les organisations terroristes. D'autres sanctions seront appliquées au régime du Hamas en vue de restreindre le passage de différentes marchandises en direction de la bande de Gaza et de réduire l'approvisionnement en carburant et en électricité. Des restrictions seront mises également aux mouvements de personnes à destination et en provenance de la bande de Gaza. Ces sanctions seront appliquées après examen juridique, tout en tenant compte à la fois des aspects humanitaires concernant la bande de Gaza et de la volonté d'éviter une crise humanitaire».

<sup>13</sup> Cour suprême israélienne, affaire HCJ 9132/07 – *Al Bassiouni c. le Premier Ministre*.

<sup>14</sup> Section 4 du mémoire présenté par l'État à la Cour suprême israélienne dans l'affaire HCJ 9132/07 – *Al Bassiouni c. le Premier Ministre*. Voir <http://www.gisha.org/UserFiles/File/turkel%2026-8-2010-3.pdf>.

<sup>15</sup> Un avis aux navigateurs les informe des questions importantes touchant à la sécurité de la navigation, notamment les nouvelles informations hydrographiques, les changements de chenal de navigation et d'aide à la navigation, entre autres données importantes.

<sup>16</sup> Avis d'Israël aux navigateurs 6/2008.

avait été inspiré par des motifs de sécurité<sup>17</sup>. Le Procureur général de l'armée israélienne, Avichai Mandelblit, a lui aussi déclaré que le blocus naval avait uniquement été imposé pour des raisons de sécurité. Les plans relatifs à un blocus naval complet avaient pourtant été dans un premier temps rejetés au niveau politique «faute de légitimité», et eu égard au risque de «critiques sévères» au niveau international, selon les termes employés par Mandelblit<sup>18</sup>.

34. Peu de temps avant le lancement de l'opération Plomb durci, au début de 2008, le Procureur général de l'armée a adressé une recommandation de blocus au Ministre de la défense, qui a donné ordre d'imposer un blocus maritime de la bande de Gaza jusqu'à nouvel ordre<sup>19</sup>. Le blocus naval de la bande de Gaza a été mis en place par Israël le 3 janvier 2009 et annoncé par la marine israélienne le 6 janvier. L'annonce indique que «la zone maritime de Gaza est fermée à tout trafic maritime et fait l'objet d'un blocus imposé par la marine israélienne jusqu'à nouvel avis»<sup>20</sup>. Cette annonce a notamment été publiée dans un nouvel avis aux navigateurs, entre autres moyens de diffusion. Elle a également été diffusée deux fois par jour sur le système de radiodiffusion NAVTEX, qui fait régulièrement le point sur la navigation selon la localisation grâce à un service de radiotélétype à impression directe<sup>21</sup>. Le Procureur général de l'armée israélienne Mandelblit a indiqué que ce blocus avait été approuvé au niveau ministériel par le Procureur de l'État, sans implication des services juridiques de l'armée<sup>22</sup>.

35. Selon de hauts fonctionnaires israéliens, le blocus avait pour fondement juridique: 1) le Manuel de San Remo; 2) la Déclaration de Londres; et 3) le droit coutumier<sup>23</sup>, le conflit armé entre le Hamas et Israël ayant persisté après l'opération Plomb durci<sup>24</sup>.

36. Le 28 mai 2010<sup>25</sup>, le commandant en chef de la marine israélienne a signé un ordre de blocus militaire interdisant à toute personne d'entrer dans une «zone fermée» spécifiée, nommée «zone A» et conseillant à tous les bateaux et à toute personne de rester à l'écart d'une «zone dangereuse» nommée «zone B»<sup>26</sup>, sans toutefois donner lieu à une publication officielle selon un témoignage recueilli par la Mission. Lors d'une audience concernant la

<sup>17</sup> Déposition devant la Commission Turkel du chef d'état-major des forces de défense israéliennes Gabi Ashkenazi: Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 11 août 2010, p. 13.

<sup>18</sup> Déposition devant la Commission Turkel du Procureur général de l'armée israélienne Avichai Mandelblit: Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 26 août 2010, p. 41.

<sup>19</sup> Déposition devant la Commission Turkel du chef de l'état-major des forces de défense israéliennes Gabi Ashkenazi: Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 11 août 2010, p. 18f.

<sup>20</sup> N° 1/2009 Blocus de la bande de Gaza, voir le site Web du Ministère des transports et de la sécurité routière de l'État d'Israël: [http://info.mot.gov.il/EN/index.php?option=com\\_content&view=article&id124:no12009&catid=17:noticetomariners&Itemid=12](http://info.mot.gov.il/EN/index.php?option=com_content&view=article&id124:no12009&catid=17:noticetomariners&Itemid=12).

<sup>21</sup> Déposition devant la Commission Turkel du chef de l'état-major des forces de défense israéliennes Gabi Ashkenazi: Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 11 août 2010, p. 18f.

<sup>22</sup> Déposition devant la Commission Turkel du Procureur général de l'armée israélienne Avichai Mandelblit: Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 26 août 2010, p. 41 à 43.

<sup>23</sup> Ibid., p. 43.

<sup>24</sup> Ibid., p. 44 et 45.

<sup>25</sup> Ordre de bouclage et annonce de zone dangereuse en mer 06/10, 2010 [Défense (Urgence) Règlement de 1945].

<sup>26</sup> Extrait de l'audition du 1<sup>er</sup> juin 2010 relative à la détention de quatre Arabes palestiniens citoyens d'Israël, comparissant devant le tribunal de première instance d'Ashkelon (traduction non officielle).

prolongation de la détention de quatre Arabes palestiniens citoyens israéliens, le représentant de l'État a indiqué que l'ordre annonçant le blocus était la disposition sur la base de laquelle les forces israéliennes étaient entrées dans les eaux internationales. La demande de prolongation de la détention des quatre personnes concernées se fondait sur la violation de l'ordre susmentionné.

## 2. La situation humanitaire dans la bande de Gaza

37. La situation humanitaire à Gaza, suite à l'imposition du blocus depuis juin 2007, a été une source de préoccupation croissante pour la communauté internationale, notamment le Conseil de sécurité. Commentant l'incident de la flottille, le Conseil de sécurité a déclaré que la situation à Gaza «ne saurait se prolonger», et a redit toute l'importance que revêtait l'application intégrale de ses résolutions 1850 (2008) et 1860 (2009), dans laquelle, notamment, il se déclarait «gravement préoccupé par l'aggravation de la crise humanitaire à Gaza», soulignait «la nécessité de faire en sorte que les biens et les personnes puissent emprunter régulièrement et durablement les points de passage de Gaza» et appelait «à la fourniture et à la distribution sans entrave dans tout Gaza de l'aide humanitaire, y compris les vivres, le carburant et les traitements médicaux». Par la voix de son président, le Conseil de sécurité a rappelé «la grave préoccupation que suscite la situation humanitaire à Gaza» et mis l'accent sur «la nécessité d'instaurer un flux soutenu et régulier de personnes et de biens vers Gaza et de veiller à la fourniture et à la distribution sans entrave de l'aide humanitaire partout dans Gaza»<sup>27</sup>. De son côté, l'Ambassadeur des États-Unis auprès de l'Office des Nations Unies à Genève a déclaré: «nous considérons toujours que la situation à Gaza ne peut durer et qu'elle n'est dans l'intérêt d'aucune des parties concernées»<sup>28</sup>.

38. Dans une déclaration conjointe publiée le 31 mai, Robert Serry, Coordonnateur spécial des Nations Unies pour le processus de paix au Moyen-Orient, et Filippo Grandi, Commissaire général de l'Office de secours et de travaux des Nations Unies pour les réfugiés de Palestine dans le Proche-Orient (UNRWA) ont souligné que «de telles tragédies peuvent tout à fait être évitées si Israël tient compte des appels répétés de la communauté internationale à mettre fin au blocus contre-productif et inadmissible de Gaza». Dans une déclaration publique diffusée le 14 juin 2010, le Comité international de la Croix-Rouge (CICR) a qualifié les effets du blocus sur la situation à Gaza de «dévastateurs» pour le million et demi de personnes qui y vivent, soulignant que «ce blocus constitue une punition collective imposée en violation flagrante des obligations d'Israël au regard du droit international humanitaire» et ajoutant que la seule solution durable était la levée du blocus.

39. Dans ses observations finales du 3 septembre 2010, le Comité des droits de l'homme s'est de même dit préoccupé «par les conséquences du blocus pour la population civile de la bande de Gaza, notamment par les restrictions à la liberté de circulation qui ont dans certains cas causé la mort de patients qui avaient besoin de soins médicaux d'urgence, ainsi que par les restrictions qui empêchent la population d'avoir accès à une quantité suffisante d'eau potable et à des services d'assainissement adéquats». Il recommandait qu'Israël lève

<sup>27</sup> S/PRST/2010/9. Dans la résolution 1860 du Conseil de sécurité (2009) du 8 janvier 2009, le Conseil se déclarait «gravement préoccupé par l'aggravation de la crise humanitaire à Gaza» et soulignait «la nécessité de faire en sorte que les biens et les personnes puissent emprunter régulièrement et durablement les points de passage de Gaza». Il appelait «à la fourniture et à la distribution sans entrave dans tout Gaza de l'aide humanitaire, y compris les vivres, le carburant et les traitements médicaux».

<sup>28</sup> Déclaration du représentant des États-Unis d'Amérique au Conseil des droits de l'homme, Genève, le 1<sup>er</sup> juin 2010.

le blocus militaire de la bande de Gaza, dans la mesure où il avait des conséquences préjudiciables pour la population civile<sup>29</sup>.

40. Selon des informations fournies à la Mission par le Bureau de la coordination des affaires humanitaires dans les territoires palestiniens occupés, le blocus exacerbe les difficultés présentes de la population de Gaza en termes de moyens d'existence et, de ce fait, le grave déficit de dignité humaine résultant de la dégradation des services publics, de la pauvreté généralisée, de l'insécurité alimentaire, des 40 % de chômeurs et des 80 % de personnes tributaires d'une aide (environ 80 % des habitants reçoivent une assistance humanitaire, essentiellement des vivres) est plus prononcé que jamais. La vie des habitants se résume à un combat quotidien pour répondre aux besoins les plus fondamentaux.

41. «La pauvreté extrême» chez les réfugiés touche trois fois plus de gens depuis l'imposition du blocus, puisque ce sont maintenant non plus 100 000, mais 300 000 personnes, et 61 % des ménages, qui sont victimes de l'insécurité alimentaire. Le régime alimentaire s'est modifié (passant d'une alimentation riche en protéines et peu coûteuse à une alimentation à forte teneur en glucides), ce qui suscite la crainte de carences à venir en substances nutritives et en vitamines. Qui plus est, Gaza a été victime d'une crise énergétique prolongée, les centrales électriques opérant à 30 % de leur capacité, avec des coupures programmées pouvant durer de huit à douze heures par jour, les ménages ne pouvant ainsi réfrigérer les aliments qu'une partie du temps. Les services publics doivent recourir à des générateurs et à des blocs d'alimentation électrique sans coupure, que l'approvisionnement erratique en pièces détachées rend vulnérables.

42. Les services d'approvisionnement en eau et d'assainissement se sont dégradés, et les fuites entraînent plus de 40 % de pertes dans les canalisations d'eau. Quotidiennement, ce sont 80 millions de litres d'eau non traitée et d'eaux usées partiellement traitées qui sont rejetés dans l'environnement. L'eau de mer polluée pose un risque accru pour la santé et, en raison des infiltrations d'eaux usées dans les nappes aquifères, seulement 5 à 10 % des eaux prélevées sont salubres. Les difficultés auxquelles se heurte le système de soins de santé tiennent notamment à l'impossibilité de garantir la disponibilité de l'équipement médical et son entretien approprié, cependant que les évacuations à l'étranger sont soumises à un processus long et ardu d'obtention de permis, et que le personnel médical se voit empêcher de mettre à jour ses connaissances et de se perfectionner.

43. Le 20 juin 2010, le Cabinet de sécurité du Gouvernement israélien a pris plusieurs mesures portant sur l'application d'une nouvelle politique gouvernementale à l'égard de Gaza, l'idée étant de tenir les armes et le matériel de guerre à l'écart du territoire, tout en libéralisant le système d'entrée de marchandises civiles dans Gaza<sup>30</sup>. En juillet, l'Organisation des Nations Unies et les agences internationales de secours ont prudemment salué l'allègement des restrictions à l'importation dans le cadre du blocus, en soulignant que seule une levée complète pouvait apporter une réponse à la crise humanitaire, permettant d'expédier des biens d'exportation depuis Gaza et de reconstruire ainsi une économie détruite par le blocus<sup>31</sup>.

44. À la fin du mois d'août, l'OCHA a relevé qu'en dépit de l'allègement des restrictions et d'une augmentation des importations dans la bande de Gaza pendant quelques semaines, les restrictions persistantes à l'entrée de matériaux de construction, ainsi que celles pesant sur les exportations, continuaient de faire obstacle aux principaux efforts de reconstruction et de développement, en indiquant que les camions de

<sup>29</sup> CCPR/C/ISR/CO/3, par. 8.

<sup>30</sup> Voir [http://www.mfa.gov.il/MFA/HumanitarianAid/Palestinians/Briefing-Israel\\_new\\_policy\\_towards\\_Gaza\\_5-Jul-2010.htm](http://www.mfa.gov.il/MFA/HumanitarianAid/Palestinians/Briefing-Israel_new_policy_towards_Gaza_5-Jul-2010.htm) décrivant les éléments spécifiques de cette nouvelle politique.

<sup>31</sup> Voir <http://www.irinnews.org/Report.aspx?ReportId=89762>.

marchandises entrés dans Gaza la semaine du 18 au 24 août n'avaient représenté que 37 % de la moyenne hebdomadaire des cargaisons de marchandises entrées par camion les cinq premiers mois de 2007, soit avant l'imposition du blocus. Dans ce même rapport, l'OCHA insiste aussi sur la persistance de la pénurie de carburant et de la crise énergétique dans la bande de Gaza<sup>32</sup>. Dans un communiqué de presse paru le 7 septembre 2010, le CICR a également souligné les effets des coupures d'électricité en termes de risque vital, s'agissant par exemple des personnes dépendantes d'un traitement médical (patients sous dialyse).

### 3. Information sur les conflits armés récents

45. Selon l'OCHA, 41 Palestiniens (dont 14 civils), 3 soldats israéliens et une ressortissante étrangère ont été tués en 2010 dans le contexte du conflit israélo-palestinien dans la bande de Gaza et dans la partie sud d'Israël, et 178 autres Palestiniens (dont 154 civils) et 8 autres soldats israéliens ont été blessés<sup>33</sup>. Selon les Forces de défense israéliennes, au total 120 roquettes ont été tirées sur Israël depuis la bande de Gaza entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 juillet 2010<sup>34</sup>. Ce chiffre n'englobe pas les tirs directs ayant échoué.

## B. Droit applicable

46. Il convient d'abord de noter qu'un État est responsable du comportement de ses agents, y compris de ses forces armées, lorsqu'ils agissent en leur qualité officielle ou sous l'autorité de l'État et emploient les moyens mis à leur disposition par ce dernier, même s'ils outrepassent leur compétence ou contreviennent à ses instructions<sup>35</sup>. Lorsqu'un État adopte des mesures coercitives, il doit se conformer en toutes circonstances à certaines obligations minimales fondamentales, que son opération soit régie par le droit international des conflits armés ou par le droit international des droits de l'homme. La teneur de ces obligations n'est pas fonction de la licéité – ou non – des revendications d'un État quant à l'exercice de son autorité sur des personnes ou des biens.

47. Toutefois, le fait qu'un agent de l'État agisse en sa qualité officielle ne l'exonère pas de sa responsabilité pénale individuelle. Il peut arriver qu'un même acte engage la responsabilité pénale d'une personne et celle de l'État. La responsabilité internationale de l'État n'exclut pas la responsabilité pénale individuelle.

### 1. Le droit de la guerre navale et la question du blocus

48. Le point de vue de la Mission sur les questions soulevées par le mandat qui lui a été confié, questions de droit qui ont trait à la guerre navale et au blocus naval imposé par Israël, est le suivant.

49. Selon le droit international applicable, sauf exception, un navire en haute mer relève de la compétence exclusive de l'État du pavillon. Ces exceptions ne concernent que les cas où l'on peut supposer qu'un navire se livre à certaines activités (piraterie, transport d'esclaves, émissions non autorisées depuis la haute mer), n'a pas de nationalité (navires apatrides), ainsi que les cas où l'autorisation d'arraisonner et d'inspecter le navire a été donnée à titre exceptionnel ou en vertu d'un traité (par exemple en cas de trafic de

<sup>32</sup> Protection of Civilians Weekly Report, 18-24 août 2010, OCHA oPt, p. 4.

<sup>33</sup> Protection of Civilians Weekly Report, 18-24 août 2010, OCHA oPt, p. 3.

<sup>34</sup> <http://dover.idf.il/IDF/English/News/today/10/08/1203.htm>.

<sup>35</sup> Art. 7, Commission du droit international, articles sur la responsabilité des États pour des faits internationalement illicites, [2001] vol. II 2), *Annuaire de la Commission du droit international*, p. 45. Voir aussi: Caire (1929), cinquième Recueil des sentences arbitrales internationales 516; Mallén (1925) quatrième Recueil des sentences arbitrales internationales 173.

stupéfiants)<sup>36</sup>. D'autres exceptions sont possibles, par exemple s'il s'agit d'actes de légitime défense consacrés par l'Article 51 de la Charte des Nations Unies face à un navire qui présente une menace imminente et grave contre l'État qui arraisonne, et d'actes autorisés par le droit des conflits armés.

50. Certains font valoir que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en consacrant le principe selon lequel la haute mer est affectée à des fins pacifiques<sup>37</sup>, bannit de fait les actes de guerre navale en haute mer. Premièrement, il faut noter qu'Israël n'est pas partie à la Convention. Deuxièmement, ce principe n'a pas fait l'objet d'un consensus lorsque la Convention a été négociée et n'a certainement pas été accepté par les grandes puissances navales du moment. En effet, les manuels militaires de nombreux États (qu'ils soient ou non parties à la Convention) contiennent toujours des dispositions relatives au droit de la guerre en mer et au blocus naval<sup>38</sup>. En outre, comme l'a fait observer le Secrétaire général de l'ONU dans un rapport, ces dispositions de la Convention n'avaient pas d'incidence sur les actes qui étaient justifiés par le principe de légitime défense consacré par l'Article 51 de la Charte des Nations Unies (le *jus ad bellum*) ou par le droit des conflits armés, lorsque le conflit armé a commencé (le *jus in bello*)<sup>39</sup>. La majorité des spécialistes en la matière sont aussi d'avis que le droit de la guerre navale pourrait être encore applicable en haute mer. Des experts indépendants ont tenté de codifier ce droit dans le Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés en mer<sup>40</sup>. S'il ne fait pas autorité, ce travail de codification a eu une grande influence lors de l'élaboration des manuels militaires et Israël s'y est expressément référé.

#### *Blocus*

51. En droit des conflits armés, un blocus est l'interdiction de tout commerce avec un littoral ennemi défini. Un belligérant qui a établi un blocus légal a le droit de faire appliquer ce blocus en haute mer<sup>41</sup>. Pour être légal, un blocus doit obéir à un certain nombre de règles: il doit être notifié, être effectif, être appliqué de façon impartiale et être caractérisé par la proportionnalité<sup>42</sup>. Un blocus est illégal:

a) S'il a pour unique objectif d'affamer la population civile ou de lui interdire l'accès aux autres biens essentiels à sa survie; ou

<sup>36</sup> Voir en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982, Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1833, n° 31363, art. 110 1); Convention des Nations Unies sur la haute mer 1958, Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 450, n° 6465, art. 22.

<sup>37</sup> Organisation des Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1833, n° 31363, art. 88, 141 et 301.

<sup>38</sup> Ministère de la défense du Royaume-Uni, *The Manual of the Law of Armed Conflict* (Oxford University Press, 2004) (ci-après le Manuel britannique); Dieter Fleck (éd.), *Handbook of International Humanitarian Law*, 2<sup>e</sup> éd. (Oxford University Press, 2008), traduction annotée du Manuel militaire allemand (ci-après le Manuel allemand); *The Law of Armed Conflict at the Operational and Tactical Levels* (2004), disponible sur le site Web du cabinet du Juge-avocat général des forces canadiennes, [http://www.forces.gc.ca/jag/publications/Training-formation/LOAC-DDCA\\_2004-eng.pdf](http://www.forces.gc.ca/jag/publications/Training-formation/LOAC-DDCA_2004-eng.pdf) (ci-après le Manuel canadien); *Commander's Handbook of the Law Naval Operations* (États-Unis d'Amérique, 2007) disponible à l'adresse [http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/114M\\_\(Jul\\_2007\)\(NWP\)](http://usnwc.edu/getattachment/a9b8e92d-2c8d-4779-9925-0defea93325c/114M_(Jul_2007)(NWP)) (ci-après le Manuel américain).

<sup>39</sup> Rapport du Secrétaire général, «Étude sur la course aux armements navals» (A/40/535), 1985, par. 188.

<sup>40</sup> Reproduit dans Louise Doswald-Beck et consorts (éd.), *Manuel de San Remo sur le droit international applicable aux conflits armés en mer* (Cambridge University Press, 1995). Disponible à l'adresse: <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/560?OpenDocument>.

<sup>41</sup> Manuel de San Remo, par. 10 b).

<sup>42</sup> *Ibid.*, par. 93 à 95, et 100.

b) Si les dommages causés à la population civile sont, ou si on peut prévoir qu'ils seront, excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu<sup>43</sup>.

52. Un blocus ne peut être maintenu s'il cause des dommages disproportionnés à la population civile. En droit des conflits armés, l'expression «dommages causés à la population civile» s'entend généralement des pertes en vies humaines, des blessures et des dommages causés aux biens. En l'espèce, les dommages peuvent s'entendre de la destruction de l'économie civile et des obstacles posés à la reconstruction. Il faut aussi noter que, dans la mesure où de nombreuses personnes à Gaza manquent de denrées alimentaires ou n'ont pas les moyens d'en acheter, le terme «famine» («starvation» dans la version anglaise) en droit des conflits armés désigne simplement le fait d'affamer la population<sup>44</sup>.

53. Après examen des éléments de preuve fournis à la Mission, notamment par le Bureau de la coordination des affaires humanitaires dans le territoire palestinien occupé, qui attestent de la situation humanitaire catastrophique à Gaza, de la destruction de l'économie et des obstacles posés à la reconstruction (comme expliqué plus haut), la Mission est d'avis que le blocus a infligé des dommages disproportionnés à la population civile de la bande de Gaza et qu'en conséquence, l'interception de la flottille ne peut être justifiée et doit être considérée comme illégale.

54. En outre, la Mission souligne qu'en vertu de l'article 33 de la Quatrième Convention de Genève, les peines collectives infligées à des civils sous occupation sont interdites. «Aucune personne protégée ne peut être punie pour une infraction qu'elle n'a pas commise personnellement. Les peines collectives, de même que toute mesure d'intimidation ou de terrorisme, sont interdites.» La Mission estime que l'un des principaux buts du blocus était de punir la population de la bande de Gaza pour avoir élu le Hamas. Compte tenu de cet objectif et des effets des restrictions sur la bande de Gaza, il ne fait aucun doute que les actions et les politiques d'Israël constituent une punition collective au sens du droit international. À cet égard, la Mission fait siennes les conclusions du Rapporteur spécial sur la situation des droits de l'homme dans les territoires palestiniens occupés depuis 1967, Richard Falk<sup>45</sup>, du rapport de la Mission d'établissement des faits de l'Organisation des Nations Unies sur le conflit de Gaza<sup>46</sup> et plus récemment du CICR<sup>47</sup> selon lesquelles le blocus constitue un châtement collectif imposé par Israël en violation des obligations lui incombant en vertu du droit international humanitaire.

55. On pourra faire valoir qu'en temps de conflit armé, un belligérant a le droit de visiter et d'inspecter des navires battant pavillon neutre en haute mer, ainsi que de contrôler leur destination, qu'un blocus ait été déclaré ou non. Même si la question fait polémique, le Manuel de San Remo et d'autres manuels militaires considèrent que ce droit ne peut être exercé que s'il existe un motif raisonnable de supposer qu'un navire se livre à des activités

<sup>43</sup> Ibid., par. 102.

<sup>44</sup> C. Pilloud et J. Pictet, *Commentaire des Protocoles additionnels du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1949* (Comité international de la Croix-Rouge, 1987), p. 53, par. 2089. Voir aussi les définitions de l'Oxford English Dictionary: «to deprive of or keep scantily supplied with food» ou «to subdue by famine or low diet».

<sup>45</sup> A/HRC/13/53, par. 34.

<sup>46</sup> D'après la Mission, la politique de blocus constitue «un châtement collectif, intentionnellement infligé par le Gouvernement israélien à la population de la bande de Gaza»; A/HRC/12/48, par. 1878.

<sup>47</sup> Le 14 juin 2010, le CICR a déclaré que «l'ensemble de la population civile de Gaza se retrouvait pénalisée pour des actes dont elle ne portait aucune responsabilité. Le blocus représentait donc une sanction collective imposée en violation flagrante des obligations qui incombent à Israël en vertu du droit international humanitaire.».

pour le compte de l'ennemi<sup>48</sup>. La Mission est d'avis qu'il ne faut pas en déduire trop facilement un droit d'ingérence dans la liberté de navigation d'un État tiers.

56. En conséquence, s'il n'existe pas de blocus légal, l'unique raison légitime d'intercepter un navire serait de supposer raisonnablement que ce navire:

- Contribuait effectivement à l'action militaire ennemie, par exemple en transportant du matériel militaire, ou qu'il était de toute autre manière étroitement associé à l'action militaire ennemie (droit de capture des belligérants)<sup>49</sup>; ou
- Présentait une menace imminente et grave pour Israël et qu'il n'y avait pas d'autre choix que de recourir à la force pour contrer cette menace (droit de légitime défense au titre de l'Article 51 de la Charte des Nations Unies).

Compte tenu des informations disponibles, la Mission estime que l'interception de la flottille et les activités connexes de planification préparatoire menées par Israël n'ont pas été purement motivées par des préoccupations quant à la contribution des navires à l'action de guerre. D'après les éléments de preuve, le chef d'état-major, Gabi Ashkenazi, a témoigné qu'il ne croyait pas que la Fondation pour les droits de l'homme, les libertés fondamentales et les secours humanitaires (IHH), un des membres de la coalition qui avait organisé la flottille, était une «organisation terroriste»<sup>50</sup>. D'après la déclaration du Premier Ministre Netanyahu devant la Commission Turkel, la décision d'intercepter la flottille n'a pas été prise parce que les navires représentaient eux-mêmes une menace immédiate pour la sécurité. En tout état de cause, Israël n'a fait valoir aucun droit d'interdiction en tant que belligérant ni invoqué de manière plus générale un droit de légitime défense face à la flottille.

57. En conséquence, la Mission est convaincue non seulement que la flottille ne représentait pas une menace imminente, mais aussi que l'interception a été motivée par des inquiétudes face au risque d'un coup de propagande gagnant de la part des organisateurs de la flottille.

58. D'après les éléments de preuve fournis à la Commission Turkel, il est manifeste que rien ne laissait raisonnablement supposer que la flottille représentait un quelconque danger militaire. Rien ne pouvait donc justifier l'interception des navires au nom des droits d'Israël en tant que belligérant ou du droit de légitime défense consacré à l'Article 51 de la Charte. En l'absence d'argument permettant d'établir la licéité de l'interception, la Mission estime qu'elle était illégale.

59. La Mission estime que la politique de blocus ou régime de bouclage dans lequel s'inscrit le blocus naval imposé par Israël à Gaza, a infligé des dommages disproportionnés à la population civile. La Mission considère que le blocus naval a été appliqué pour appuyer le régime général de bouclage et qu'il faisait donc partie d'une mesure unique et disproportionnée dans le contexte du conflit armé. Il ne pouvait donc être considéré comme étant proportionné.

<sup>48</sup> Manuel de San Remo, par. 118 et 67; Manuel des forces britanniques, par. 13.91.

<sup>49</sup> Ibid, par. 67 et 146.

<sup>50</sup> Commission Turkel: Commission publique chargée d'examiner l'incident maritime du 31 mai 2010, séance n° 4 du 11 août 2010, en réponse à une question posée par un professeur allemand; voir <http://www.turkel-committee.gov.il/files/wordocs/07790ga.doc>. La Mission relève qu'une organisation implantée en Allemagne, la «Internationale Humanitaere Hilfsorganisation» (IHH), qui est désignée par le même sigle que celui de la Fondation pour les droits de l'homme, les libertés fondamentales et les secours humanitaires mais qui n'a aucun lien avec l'organisation turque, fait l'objet d'une enquête en Allemagne pour supposés liens «terroristes».

60. En outre, la Mission considère que le régime de bouclage constitue une sanction collective pour la population de la bande de Gaza et qu'il doit donc être considéré comme illégal et contraire à l'article 33 de la quatrième Convention de Genève.

61. La Mission considère que l'imposition d'un blocus illégal ne constitue pas seulement une violation du droit de la guerre mais aussi une violation du droit de la neutralité qui engage la responsabilité de l'État.

## 2. Droit international humanitaire

62. Les normes pertinentes du droit international humanitaire qui lient Israël en tant que puissance occupante du territoire palestinien occupé figurent dans la quatrième Convention de Genève du 12 août 1949 relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre. En outre, Israël est tenu par les règles coutumières du droit international humanitaire.

63. En tant que puissance occupante, Israël a certaines obligations que lui impose le droit international. La Cour internationale de Justice a estimé que la quatrième Convention de Genève était applicable dans les territoires palestiniens occupés qui étaient avant le conflit de 1967 à l'est de la Ligne verte et qui avaient été à l'occasion de ce conflit occupés par Israël<sup>51</sup>. Elle est aussi applicable à la bande de Gaza puisque, en dépit du retrait unilatéral des forces israéliennes en 2005, l'Assemblée générale et le Conseil de sécurité ont confirmé à plusieurs reprises que la bande de Gaza était occupée<sup>52</sup>. Dans ce contexte, la Mission fait observer que l'occupation se poursuit dans la mesure où la puissance occupante continue à exercer un contrôle effectif.

64. La Mission partage l'évaluation faite dans le rapport Goldstone, à savoir:

Étant donné la configuration géopolitique particulière de la bande de Gaza, les pouvoirs qu'Israël exerce à travers les frontières lui permettent d'y dicter les conditions de vie. Israël contrôle les points de passage de la frontière (y compris, dans une large mesure, le point de passage de Rafah vers l'Égypte, conformément à l'Accord réglant les déplacements et le passage) et décide ce qui peut ou qui ne peut pas entrer dans la bande de Gaza ou en sortir. Israël contrôle également la mer territoriale adjacente à la bande de Gaza et a déclaré, en la délimitant, un blocus virtuel de la zone de pêche, réglementant ainsi l'activité économique. Israël maintient également un contrôle total de l'espace aérien de la bande de Gaza, notamment par le biais d'une surveillance continue au moyen de drones et de véhicules aériens non pilotés. Israël fait militairement intrusion dans la bande de Gaza et, à l'occasion, y exécute des frappes ponctuelles. Près de la frontière, où se trouvaient précédemment les colonies de peuplement israéliennes, Israël a proclamé à l'intérieur de la bande de Gaza des zones d'accès interdit surveillées par les forces armées israéliennes. En outre, Israël réglemente le marché monétaire local en imposant la monnaie israélienne (le nouveau shekel) et perçoit les impôts et les droits de douane<sup>53</sup>.

La Mission estime que les circonstances étaient les mêmes lorsque l'incident faisant l'objet de l'enquête s'est produit.

<sup>51</sup> Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, avis consultatif du 9 juillet 2004, CIJ Recueil 2004, par. 101.

<sup>52</sup> Résolution 18/60 (2009) du Conseil de sécurité; résolutions 64/92 et 64/94 de l'Assemblée générale.

<sup>53</sup> La situation des droits de l'homme en Palestine et dans les autres territoires arabes occupés: rapport de la Mission d'établissement des faits de l'Organisation des Nations Unies sur le conflit de Gaza, A/HRC/12/48 (25 septembre 2009), par. 278.

65. La quatrième Convention de Genève interdit le meurtre, la torture, les mauvais traitements et les traitements humiliants et dégradants, ainsi que la destruction de biens sauf dans le cas où elle est justifiée par des nécessités militaires. L'article 147 de la quatrième Convention de Genève dresse une liste d'«infractions graves» du droit international humanitaire.

66. Les passagers de la flottille étaient des civils et, dans le contexte de l'interception des navires, doivent être considérés comme des personnes protégées. En vertu de l'article 4 de la quatrième Convention de Genève, sont protégées les personnes qui «à un moment quelconque et de quelque manière que ce soit, se trouvent ... au pouvoir d'une Partie au conflit ou d'une Puissance occupante dont elles ne sont pas ressortissantes». Dans une situation de conflit armé, la force militaire ne peut être employée que contre des combattants ou contre des civils qui participent activement et directement au combat, ce qui n'était pas le cas des civils à bord du *Mavi Marmara*.

### 3. Droit international des droits de l'homme

67. Israël est partie aux principaux instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme pertinents pour la situation considérée<sup>54</sup>. Les navires de la flottille, même s'ils se trouvaient dans des eaux internationales, relevaient aussi de la juridiction des États du pavillon, à savoir le Cambodge (*Rachel Corrie*), les Comores (*Mavi Marmara*), la Grèce (*Eleftheri Mesogios*), Kiribati (*Defne Y*), le Togo (*Sfendoni*), la Turquie (*Gazze I*) et les États-Unis d'Amérique (*Challenger I*). Les instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme acceptés par chacun de ces États au moment de l'incident faisant l'objet de l'enquête étaient applicables aux navires concernés.

68. Le droit des droits de l'homme continue de s'appliquer dans son ensemble dans les situations de conflit armé, excepté dans les situations d'urgence où les textes prévoient des dérogations. À cet égard, la Mission note que le Comité des droits de l'homme a récemment réaffirmé son point de vue selon lequel «l'applicabilité des règles du droit international humanitaire en période de conflit armé ainsi que dans une situation d'occupation ne fait pas en soi obstacle à l'application du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, si ce n'est par l'effet de l'article 4, qui prévoit qu'il peut être dérogé à certaines dispositions en cas de danger public exceptionnel»<sup>55</sup>. Dans son Observation générale n° 29, le Comité des droits de l'homme a précisé que le Pacte continuait de s'appliquer aux situations de conflit armé auxquelles les règles du droit international humanitaire sont aussi applicables. «Même si, pour certains droits consacrés par le Pacte, des règles plus spécifiques du droit international humanitaire peuvent être pertinentes aux fins de l'interprétation des droits consacrés par le Pacte, les deux domaines du droit sont complémentaires et ne s'excluent pas l'un l'autre.»<sup>56</sup>

69. En outre, dans son avis consultatif sur les armes nucléaires de 1996, la Cour internationale de Justice a affirmé que le Pacte s'appliquait durant les conflits armés, en indiquant: «En principe, le droit de ne pas être arbitrairement privé de la vie vaut aussi pendant des hostilités. C'est toutefois, en pareil cas, à la *lex specialis* applicable, à savoir le

<sup>54</sup> Pacte international relatif aux droits civils et politiques, Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale, Convention relative aux droits de l'enfant et Protocole facultatif à la Convention relative aux droits de l'enfant, concernant l'implication d'enfants dans les conflits armés.

<sup>55</sup> CCPR/ISR/CO/3, par. 5.

<sup>56</sup> Comité des droits de l'homme, Observation générale n° 29, par. 3, repris aussi dans l'Observation générale n° 31, par. 11.

droit applicable dans les conflits armés, conçu pour régir la conduite des hostilités, qu'il appartient de déterminer ce qui constitue une privation arbitraire de la vie. Ainsi, c'est uniquement au regard du droit applicable dans les conflits armés, et non au regard des dispositions du Pacte lui-même, que l'on pourra dire si tel cas de décès provoqué par l'emploi d'un certain type d'arme au cours d'un conflit armé doit être considéré comme une privation arbitraire de la vie contraire à l'article 6 du Pacte.»<sup>57</sup>.

70. Dans son avis consultatif sur les conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, la Cour a estimé que «la protection offerte par les conventions régissant les droits de l'homme ne cesse pas en cas de conflit armé, si ce n'est par l'effet de clause dérogatoire du type de celle figurant à l'article 4 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Dans les rapports entre le droit international humanitaire et droits de l'homme, trois situations peuvent dès lors se présenter: certains droits peuvent relever exclusivement du droit international humanitaire; d'autres peuvent relever exclusivement des droits de l'homme; d'autres enfin peuvent relever à la fois de ces deux branches du droit international.»<sup>58</sup>.

71. La Mission estime que le comportement des Forces de défense israélienne à bord du *Mavi Marmara* et les agissements des autorités après l'opération ne relèvent pas seulement du droit des conflits armés mais aussi du droit des droits de l'homme. En effet, le droit des droits de l'homme et le droit international humanitaire ne s'excluent pas l'un l'autre mais doivent être considérés comme complémentaires et se renforcer mutuellement pour offrir la meilleure protection possible aux personnes concernées.

72. Le Pacte international comprend plusieurs articles qui ne souffrent aucune dérogation y compris «dans le cas où un danger public exceptionnel menace l'existence de la nation (art. 4)». Ces droits qui ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation sont notamment le droit à la vie et le droit à ne pas être soumis à la torture ou à un traitement cruel, inhumain ou dégradant. Israël a fait une notification au titre du paragraphe 3 de l'article 4 du Pacte international – états d'urgence – en date du 3 octobre 1991, qui a trait principalement à l'article 9 relatif à la liberté et à la sécurité de la personne<sup>59</sup>. À cet égard, dans son Observation générale n° 29, le Comité des droits de l'homme complète la liste des dispositions non susceptibles de dérogation en vertu du paragraphe 2 de l'article 4, en soulignant que les États parties au Pacte «ne peuvent en aucune circonstance invoquer l'article 4 du Pacte pour justifier des actes attentatoires au droit humanitaire ou aux normes impératives du droit international, par exemple une prise d'otages, des châtiments

<sup>57</sup> Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis consultatif du 8 juillet 1996, CIJ Recueil 1996, p. 226, par. 25.

<sup>58</sup> *Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé*, avis consultatif du 9 juillet 2004, CIJ Recueil 2004, par. 101, par. 106.

<sup>59</sup> «Depuis sa création l'État d'Israël a été victime de menaces et d'attaques qui n'ont cessé d'être portées contre son existence même ainsi que contre la vie et les biens de ses citoyens.

Ces actes ont pris la forme de menaces, de guerre, d'attaques armées réelles et de campagnes de terrorisme à la suite desquelles des êtres humains ont été tués et blessés.

Étant donné ce qui précède, l'état d'urgence qui a été proclamé en mai 1948 est resté en vigueur depuis lors. Cette situation constitue un danger public exceptionnel au sens du paragraphe 1 de l'article 4 du Pacte.

Le Gouvernement israélien a donc jugé nécessaire, conformément à ce même article 4, de prendre, dans la stricte mesure où la situation l'exige, des mesures visant à assurer la défense de l'État et la protection de la vie et des biens de ses citoyens, y compris l'exercice de pouvoir, d'arrestation et de détention.

Pour autant que l'une quelconque de ces mesures soit incompatible avec l'article 9 du Pacte, Israël déroge ainsi à ses obligations au titre de cette disposition.»

collectifs, des privations arbitraires de liberté ou l'inobservation de principes fondamentaux garantissant un procès équitable comme la présomption d'innocence»<sup>60</sup>.

73. L'article 2 du Pacte international oblige les États parties à respecter et à garantir à tous les individus «se trouvant sur leur territoire et relevant de leur compétence» les droits reconnus par le Pacte. Le Comité des droits de l'homme a précisé ce principe d'applicabilité extraterritoriale dans son Observation générale n° 31: «Un État partie doit respecter et garantir à quiconque se trouve sous son pouvoir ou sous son contrôle effectif les droits reconnus dans le Pacte même s'il ne se trouve pas sur son territoire.»<sup>61</sup>. L'applicabilité du Pacte international «aux actes d'un État agissant dans l'exercice de sa compétence en dehors de son propre territoire» a été confirmée par la Cour internationale de Justice dans son avis consultatif de 2004 sur l'édification du mur<sup>62</sup>. Le Comité des droits de l'homme a lui-même réaffirmé ce point de vue lorsqu'il a examiné récemment le troisième rapport périodique d'Israël en juillet 2010<sup>63</sup>.

74. Parmi les autres normes pertinentes relatives aux droits de l'homme applicables aux États Membres de l'ONU, il convient de citer le Code de conduite pour les responsables de l'application des lois; les Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois; l'Ensemble de principes pour la protection de toutes les personnes soumises à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement; et les Principes relatifs à la prévention efficace des exécutions extrajudiciaires, arbitraires et sommaires et aux moyens d'enquêter efficacement sur ces exécutions.

<sup>60</sup> Comité des droits de l'homme, Observation générale n° 29, par. 11 (HRI/GEN/1/REV.9 (Vol. I)).

<sup>61</sup> Comité des droits de l'homme, Observation générale n° 31, par. 10.

<sup>62</sup> Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, avis consultatif du 9 juillet 2004, *Recueil 2004 de la CIJ*, par. 111.

<sup>63</sup> CCPR/ISR/CO/3, par. 5: «Le Comité réaffirme, comme il l'avait exprimé au paragraphe 11 de ses observations finales concernant le deuxième rapport périodique de l'État partie (CCPR/CO/78/ISR) et au paragraphe 10 de ses observations finales concernant le rapport initial de l'État partie (CCPR/C/79/Add.93), que l'applicabilité des règles du droit international humanitaire en période de conflit armé ainsi que dans une situation d'occupation ne fait pas en soi obstacle à l'application du Pacte, si ce n'est par l'effet de l'article 4, qui prévoit qu'il peut être dérogé à certaines dispositions en cas de danger public exceptionnel. La position du Comité a été entérinée par la Cour internationale de Justice, à l'unanimité de ses membres, dans son avis consultatif sur les conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé (avis consultatif, *CIJ Recueil 2004*, p. 136), qui établit que le Pacte est applicable aux actes d'un État agissant dans l'exercice de sa compétence en dehors de son propre territoire. L'applicabilité des règles du droit international humanitaire ne fait pas obstacle non plus à la responsabilité que doivent assumer les États parties, en vertu du paragraphe 1 de l'article 2 du Pacte, pour les actes accomplis par leurs autorités ou leurs agents hors de leur propre territoire, y compris dans des territoires occupés. En conséquence, le Comité réaffirme et souligne que, contrairement à la position de l'État partie, dans les circonstances actuelles, les dispositions du Pacte s'appliquent à la population des territoires occupés, y compris dans la bande de Gaza, en ce qui concerne toute action des autorités ou des agents de l'État partie dans ces territoires qui porte atteinte à l'exercice des droits consacrés par le Pacte (art. 2 et 40). L'État partie devrait garantir le plein respect du Pacte en Israël ainsi que dans les territoires occupés, y compris en Cisjordanie, à Jérusalem-Est, dans la bande de Gaza et dans le territoire syrien occupé des hauteurs du Golan. Conformément à l'Observation générale n° 31 du Comité, l'État partie devrait faire en sorte que toute personne relevant de sa compétence ou se trouvant sous son contrôle effectif puisse jouir pleinement des droits consacrés par le Pacte.».

### III. L'interception de la flottille par la marine israélienne et ses conséquences

#### A. Organisation de la flottille pour Gaza et réaction du Gouvernement israélien

##### Description des faits et constatations

75. La Mission estime que les faits exposés ci-dessous ont été établis à sa satisfaction.

##### a) *Les objectifs de Free Gaza Movement (Mouvement «Liberté pour Gaza») et de la flottille pour Gaza de mai 2010*

76. Le Free Gaza Movement (Mouvement «Liberté pour Gaza»), organisation de défense des droits de l'homme enregistrée à Chypre en tant qu'association caritative, a organisé avec succès cinq traversées maritimes vers Gaza entre août et décembre 2008, avec à chaque fois un ou deux petits bateaux. L'objectif autoproclamé de ces traversées était de forcer le blocus de Gaza. À l'époque, des messages menaçants avaient été envoyés aux organisateurs par les autorités israéliennes, mais les navires n'avaient pas été interceptés. En décembre 2008, une sixième mission a été contrainte de se dérouter vers le Liban, le bateau ayant été éperonné et gravement endommagé par la marine israélienne. En janvier 2009, une septième mission a été annulée de crainte également d'un éperonnage.

77. Le 29 juin 2009, à environ 20 milles marins des côtes de Gaza, la marine israélienne a intercepté le *Spirit of Humanity*, bateau appartenant à Free Gaza Movement, transportant 21 passagers et une cargaison d'aide humanitaire pour Gaza. L'équipage ayant refusé de faire demi-tour comme le lui demandaient les autorités israéliennes, le bateau a été arraisonné et conduit vers Ashdod où ses passagers ont été arrêtés et placés en détention.

78. Après ces tentatives infructueuses, le Free Gaza Movement a cherché à obtenir un concours plus large auprès d'autres organisations, afin que davantage de bateaux participent aux missions ultérieures. Il a donc pris contact avec un certain nombre d'entre elles, dont l'organisation humanitaire turque «Fondation pour les droits de l'homme, les libertés et l'aide humanitaire» (IHH), dotée du statut consultatif auprès du Conseil économique et social. L'IHH opère dans plus de 120 pays et territoires, dont la bande de Gaza; elle avait programmé sa propre mission à Gaza et s'est engagée à rejoindre la flottille avec deux cargos et un navire à passagers récemment acquis, d'une capacité totale de transport de plus de 600 personnes. Plusieurs autres organisations, dont «Ship to Gaza» (Suède) et «Ship to Gaza» (Grèce), ainsi que la Campagne européenne pour mettre fin au siège de Gaza ont également accepté de participer à l'opération qui a été baptisée «Flottille de la liberté pour Gaza» («Gaza Freedom Flotilla»).

79. L'objectif déclaré de la flottille, comme l'ont confirmé les responsables de Free Gaza Movement et de l'IHH, était triple: a) appeler l'attention de l'opinion publique internationale sur la situation dans la bande de Gaza et sur les effets du blocus; b) forcer le blocus; et c) acheminer une aide et des produits humanitaires à Gaza. Ce triple objectif était partagé par tous les participants entendus par la Mission, même si ceux-ci ont surtout mis l'accent sur l'acheminement de l'aide humanitaire dans leurs déclarations.

80. La Mission note un certain décalage entre les objectifs politiques et les objectifs humanitaires de la flottille. Ce décalage est apparu lorsque le Gouvernement israélien a fait plusieurs propositions tendant à autoriser l'acheminement de l'aide humanitaire à partir de ports israéliens, mais sous la supervision d'une organisation neutre. Elle note également qu'il n'y a pas, dans la bande de Gaza, de port en eau profonde capable d'accueillir le type de cargos de la flottille, de sorte que le projet d'acheminement d'une grande quantité d'aide

par l'itinéraire choisi posait des problèmes logistiques concrets. La Mission est convaincue que la flottille a été constituée pour acheminer des produits humanitaires essentiels vers Gaza, mais il semble clair que l'objectif premier était politique, comme le montre en effet le rejet par l'équipage du *Rachel Corrie* de la proposition, parrainée par le Gouvernement irlandais, visant à ce que la cargaison à bord de ce navire soit livrée telle quelle par le port d'Ashdod.

b) *Composition de la flottille*

81. La flottille était initialement composée de huit navires transportant 748 personnes au total (voir le tableau figurant dans les annexes):

- Le *Mavi Marmara* (navire à moteur) – navire à passagers immatriculé aux Comores<sup>64</sup>, propriété de l'IHH;
- Le *Defne Y* (navire à moteur) – cargo immatriculé à Kiribati, propriété de l'IHH;
- Le *Gazze 1* (navire à moteur) – cargo immatriculé en Turquie, propriété de l'IHH;
- Le *M.V. Sfendoni* ou *Sfendonh* – navire à passagers immatriculé au Togo, propriété de la société anonyme *Sfendonh*, basée aux îles Marshall. Ce navire a été renommé *Boat 8000* juste avant de rejoindre la flottille. C'est ce nom qui est utilisé dans les comptes-rendus officiels israéliens;
- L'*Eleftheri Mesogios* ou *Sofia* – cargo immatriculé en Grèce, propriété de la compagnie maritime *Eleftheri Mesogios*, basée à Athènes. Le nom grec du navire signifie «Méditerranée libre»; un autre nom, «Sofia», est également utilisé dans certains comptes rendus;
- Le *Challenger 1* – bateau de plaisance immatriculé aux États-Unis d'Amérique, propriété de Free Gaza Movement;
- Le *Challenger 2* – bateau de plaisance immatriculé aux États-Unis d'Amérique, propriété de Free Gaza Movement; et
- Le *Rachel Corrie* – cargo immatriculé au Cambodge, propriété de Free Gaza Movement.

Les organisations participantes ont dû acheter leurs propres navires car les compagnies commerciales de transport maritime ne souhaitaient pas que leurs navires soient affrétés pour participer à la flottille. L'équipage des cargos de l'IHH a été embauché par l'intermédiaire d'une agence basée à Istanbul.

82. Le *Challenger 2* a quitté la flottille après avoir eu des problèmes de moteur. Ses passagers ont été répartis entre le *Challenger 1* et le *Mavi Marmara* dans les eaux internationales. Le *Rachel Corrie* a quitté l'Irlande avec du retard, et n'a donc pas pu se joindre à la flottille le 31 mai. Comme il a été intercepté le 6 juin par la marine israélienne dans les eaux internationales et que ses passagers ont eux aussi été détenus et expulsés, la Mission a également enquêté sur ce navire.

83. Conformément à la pratique suivie lors de précédentes expéditions, certaines personnes prévoyaient de monter à bord de certains navires dans les eaux internationales après avoir été transportés depuis Chypre. Or à la dernière minute, les autorités chypriotes ont refusé de les laisser embarquer. Après plusieurs tentatives infructueuses dans des ports du sud de l'île, certains passagers sont parvenus à leurs fins depuis Famagouste.

<sup>64</sup> L'IHH a acquis ce navire début 2010 avec des fonds collectés par des membres; il a été immatriculé aux Comores quelques jours seulement avant de prendre la mer pour Gaza.

c) *Préparation de la flottille*

84. Les organisations ayant rassemblé la flottille étaient plus ou moins liées par un accord en neuf points intitulé «Points d'accord», précisant les objectifs communs à l'ensemble des participants, notamment l'engagement de résister à toute interception par des moyens uniquement non violents. Selon Free Gaza Movement, un comité directeur composé de représentants des organisations participantes était en place à bord de chaque navire.

85. La flottille a rassemblé des personnes d'une quarantaine de nationalités différentes. Chaque organisation a appliqué ses propres critères pour sélectionner ceux qui pouvaient embarquer sur les différents navires. Il n'y a pas eu de protocole unique, commun à l'ensemble des organisations participantes, pour enregistrer les candidats à l'embarquement en leur faisant signer le même formulaire; chaque organisation a toutefois exigé que des demandes soient remplies et a engagé un processus d'examen et de sélection. La plupart des participants entendus n'avaient pas de compétences ou de qualifications particulières en matière d'action humanitaire. Certaines organisations ont dit qu'elles avaient sélectionné les participants en fonction de leurs compétences (médecins par exemple), de leur influence (parlementaires, écrivains) et de leur aptitude à résister à la provocation. Certains organisateurs ont privilégié des personnes de leur connaissance.

86. L'attention de la Mission a été appelée sur les allégations selon lesquelles un des passagers du *Mavi Marmara*, qui s'était vu confier des responsabilités logistiques concernant la cargaison transportée par ce navire, avait été condamné et avait purgé une peine d'emprisonnement pour sa participation à une prise d'otage sur un ferryboat russe en 1996. À l'époque, les preneurs d'otages avaient demandé la libération de prisonniers tchéchènes<sup>65</sup>.

87. Les participants ont collecté des fonds dans leurs communautés respectives pour financer l'expédition; ils ont également sollicité des dons en espèces pour les remettre directement aux habitants de Gaza.

88. Un rigoureux dispositif de sécurité a été mis en place dans le port d'Antalya où était ancré le *Mavi Marmara*; tous les articles embarqués sur ce navire ont été contrôlés. Les passagers, ainsi que leurs bagages, ont fait l'objet de contrôles de sécurité semblables à ceux en vigueur dans les aéroports avant l'embarquement, notamment des fouilles corporelles. Les passagers transbordés du *Challenger 1* sur le *Mavi Marmara* ont fait l'objet des mêmes contrôles de sécurité.

89. Les passagers qui ont embarqué sur l'*Eleftheri Mesogios* en Grèce ont subi des contrôles de sécurité aussi minutieux. Le *Sfendoni* transportait principalement des passagers, mais également quelques articles médicaux, dont une machine à ultrasons reçue en don. Le capitaine du navire a personnellement contrôlé cet appareil, ainsi que le navire, pour s'assurer qu'aucune arme ou aucun objet similaire ne se trouvait à bord. Des témoins ont en outre déclaré que la cargaison à bord du *Rachel Corrie* avait été contrôlée par trois autorités indépendantes et mise sous scellés avant que le navire ne quitte l'Irlande. Ces scellés étaient intacts lorsqu'il a été arraisonné par les Israéliens.

90. Les témoignages font ressortir qu'il n'y avait pas de plan logistique précis pour décharger l'importante quantité d'aide humanitaire transportée par les cargos de la flottille à Gaza, dont les installations portuaires sont limitées. Un témoin a dit avoir compris que des membres de l'IHH se trouvaient déjà sur place pour monter des grues destinées à assurer le

<sup>65</sup> Rapport du Centre Meir Amit d'information sur les renseignements et le terrorisme, Israël, 26 août 2010. Voir également [http://www.terrorism-info.org.il/malam\\_multimedia/English/eng\\_pdf/ipc\\_e119.pdf](http://www.terrorism-info.org.il/malam_multimedia/English/eng_pdf/ipc_e119.pdf).

déchargement de la cargaison des cargos pour la répartir entre des navires de plus petit tonnage. Cette assertion a été confirmée par un autre témoin, qui a déclaré que l'*Eleftheri Mesogios* était doté d'une grue.

d) *Itinéraire et destination prévus de la flottille*

91. Les navires de la flottille pour Gaza sont partis de plusieurs ports à différentes dates, indiquées ci-après, et les participants sont convenus d'un point de rendez-vous à environ 40 milles marins au sud de Chypre, dans les eaux internationales. Les navires ci-après ont fait route vers ce point de rendez-vous comme suit:

- Le 14 mai 2010, le *Gazze 1* est parti d'Istanbul pour Iskenderun;
- Le 18 mai, le *Rachel Corrie* est parti du port de Greenore, en Irlande, pour Malte. Il était parti de Dundalk le 14 mai, mais a dû faire escale pour des réparations;
- Le 22 mai, le *Mavi Marmara* a quitté Istanbul pour Antalya, en Turquie;
- Le 22 mai, le *Gazze 1* est parti d'Iskenderun pour Gaza;
- Le 24 mai, le *Defne Y* est parti d'Istanbul;
- Le 24 mai, l'*Eleftheri Mesogios* est parti du Pirée, en Grèce;
- Le 25 mai, le *Mavi Marmara* est arrivé à Antalya, en Turquie;
- Le 25 mai, le *Sfendoni* est parti du Pirée, en Grèce (il a fait escale à Rhodes);
- Le 28 mai, le *Mavi Marmara* est parti d'Antalya, en Turquie;
- Le 29 mai, le *Challenger 1* et le *Challenger 2* sont partis de Crète; le *Rachel Corrie* est arrivé à Malte;
- Le 30 mai, les six navires se sont regroupés au point de rendez-vous au sud de Chypre, le *Rachel Corrie* est parti de Malte.

92. Les documents d'embarquement des navires ayant appareillé depuis la Turquie mentionnaient Gaza comme destination officielle, alors que la destination mentionnée sur les documents douaniers était le Liban, Gaza ne figurant pas dans le système informatique comme port d'entrée désigné. Des membres d'équipage entendus à bord de certains bateaux ont dit avoir compris que l'objectif était de mettre d'abord le cap sur le Liban, puis d'entrer dans les eaux territoriales de Gaza par l'ouest.

93. La flottille a mis le cap sur Gaza le 30 mai 2010 à 15 h 54, à partir d'une position située à environ 65 milles marins à l'ouest des côtes libanaises.

e) *Premières mesures planifiées par Israël pour intercepter la flottille*

94. Selon le chef d'état major des Forces de défense israéliennes, c'est au début de février 2010 que les autorités israéliennes ont eu vent du projet de flottille et compris que son objectif était de forcer le blocus. Une action diplomatique a été immédiatement engagée pour empêcher la flottille de prendre la mer et les premières mesures ont été prises en vue de parer à cette éventualité. Les premières instructions officielles concernant des préparatifs en vue d'intercepter la flottille datent de la mi-avril. Au 12 mai, un plan de mission avait été élaboré, il a été approuvé par le Chef d'état major israélien le 13 mai 2010.

95. Par un courrier en date du 13 mai 2010, celui-ci a proposé au Ministre de la défense et au Premier Ministre des solutions pour régler le problème de la flottille, l'une d'elle consistant à réquisitionner et à saisir les navires, et à placer leurs passagers en détention. Le 26 mai, après un nouvel examen de la situation, le Ministre de la défense a officiellement donné son feu vert à cette opération. Il s'en est suivi un entraînement et une préparation

approfondis, avec notamment la création d'un centre d'acheminement des détenus dans le port d'Ashdod.

96. Selon des informations recueillies par la Mission, les forces israéliennes déployées pour intercepter la flottille se composaient de plusieurs corvettes et vedettes lance-missiles, d'hélicoptères, de zodiacs, d'avions de reconnaissance et, probablement, de deux sous-marins. Des soldats du «Shayetet 13», l'unité d'élite des forces navales spéciales, ont participé à l'opération qui a reçu pour nom de code «Opération brise marine» ou «Opération vents célestes».

97. Les services secrets israéliens ont procédé en amont à des opérations d'identification et de surveillance de certains passagers, comme le montre un carnet plastifié retrouvé dans les effets d'un des soldats israéliens capturés. Il contenait les noms et photographies de certaines des personnalités se trouvant à bord des six navires, ainsi que des clichés de chaque navire. Une passagère a pu confirmer que sa photographie, qui figurait dans ce carnet, avait été prise quelques jours seulement avant le départ de la flottille. L'existence de ces opérations de surveillance préalable a été confirmée par le témoignage du Ministre de la défense, M. Ehud Barak, qui a déclaré devant la Commission Turkel que des instructions précises avaient été données pour que les organisateurs de la flottille continuent d'être surveillés secrètement, instructions qui soulignaient la présence possible, parmi les passagers de la flottille, d'éléments terroristes susceptibles de porter préjudice aux forces israéliennes<sup>66</sup>.

f) *Préparatifs de défense des navires en cas de tentative d'arraisonnement*

98. Pour la Mission, il ne fait pas de doute qu'au moment où la flottille se rassemblait au large de Chypre, les participants connaissaient l'intégralité du plan israélien visant à intercepter, arraisonner et dérouter les navires. Certains éléments de ce plan avaient été publiés dans un journal israélien. Un grand nombre de passagers ont déclaré qu'ils croyaient qu'avant d'en arriver à ce stade, les Israéliens tenteraient de barrer la route à la flottille pour la contraindre à changer de cap. Ils n'avaient pas imaginé qu'ils tenteraient de monter à bord des navires en utilisant la force. Malgré le précédent du *Spirit of Humanity* en 2009, c'est ce qu'ont cru de nombreux passagers moins expérimentés, jusqu'à ce que le navire soit intercepté. Un grand nombre de passagers ont déclaré à la Mission qu'ils n'avaient pas vraiment pensé que les Israéliens tenteraient de monter à bord jusqu'à ce qu'ils voient les premiers bateaux se approcher du *Mavi Marmara*, le 31 mai au matin.

*Préparatifs et organisation sur le Mavi Marmara*

99. C'est au cours de la journée du 30 mai que les passagers du *Mavi Marmara* ont pleinement réalisé que les Israéliens envisageaient sérieusement de prendre le contrôle de la flottille. Tout porte à croire que certains passagers, notamment les principaux responsables de l'IHH, s'étaient activement préparés pour défendre le navire contre toute tentative d'abordage. Sur un enregistrement vidéo, on voit de 50 à 100 passagers se rassembler sur le navire le 30 mai et le Président de l'IHH, et quelques autres passagers importants, parler avec une certaine bravoure d'empêcher les Israéliens d'arraisonner le navire. On voit également la pression des tuyaux d'arrosage testée sur les ponts la veille de l'interception.

100. À la suite d'une communication radiotéléphonique avec la marine israélienne et après avoir aperçu les navires israéliens, il est devenu évident qu'un abordage était imminent. Les passagers ont reçu l'ordre de mettre leur gilet de sauvetage. Il n'y a

<sup>66</sup> Témoignage de M. Ehud Barak, Ministre de la défense, devant la Commission Turkel: Commission d'enquête publique.

apparemment pas eu de plan coordonné associant l'ensemble des passagers, mais certaines personnes se sont regroupées pour défendre le navire. Peu d'éléments attestent l'existence d'un commandement unifié visant à coordonner la défense du navire.

101. Dans la nuit du 30 au 31 mai, certains passagers ont pris des outils électriques dans l'atelier du navire, qui n'était pas fermé à clef, et ont débité à la scie des morceaux de bastingage en sections d'environ un mètre et demi de long, apparemment pour s'en servir comme armes. Des chaînes de métal accrochées au bastingage ont également été démontées. Lorsque l'équipage du navire s'en est rendu compte, les outils ont été confisqués et mis sous clef dans la salle radio situé sur le pont. Un certain nombre de passagers se sont vu remettre des masques à gaz pour se prémunir contre le recours à des gaz lacrymogènes. La Mission note toutefois que le dispositif standard de lutte contre l'incendie à bord du bateau comportait de toute façon des appareils de protection respiratoire. Le fait que certains passagers ont entrepris de fabriquer à la dernière minute des armes rudimentaires, juste avant l'interception, conforte la Mission dans ses conclusions selon lesquelles aucune arme n'avait été embarquée à bord du bateau.

*Préparatifs et organisation sur le Challenger 1, le Sfendoni, l'Eleftheri Mesogios et le Rachel Corrie*

102. Les passagers et l'équipage du *Challenger 1* ont reçu une formation sur les techniques de résistance passive et non violentes, et sur ce qu'il fallait faire au cas où ils seraient détenus en Israël (notamment prendre contact avec un avocat avant l'embarquement). Des témoins ont affirmé que les passagers avaient discuté de la manière de réagir à une tentative d'abordage du navire par les forces israéliennes, et que l'équipage avait insisté sur la nécessité de ne pas utiliser la force physique pour repousser les assaillants. Le capitaine et l'équipage ont écarté l'idée de bloquer l'accès au pont, pour éviter de provoquer les soldats. Selon des témoins, l'intention était d'opposer aux militaires une résistance symbolique suffisante pour leur faire comprendre que l'abordage n'était pas souhaité. La réaction envisagée en cas d'abordage du *Challenger 1* a été notamment conçue sur la base de l'expérience de certains passagers qui se trouvaient à bord de navires précédemment interceptés par des Israéliens.

103. Les témoins qui étaient à bord du *Svendoni* et de l'*Eleftheri Mesogios* ont signalé des discussions analogues sur leur navire. À bord de l'*Eleftheri Mesogios*, il avait aussi été décidé de ne pas utiliser les tuyaux d'arrosage car ils pouvaient être pris pour des armes. Sur le *Svendoni*, les passagers avaient prévu de s'asseoir sur les ponts et de freiner toute tentative de prise de contrôle du pont supérieur par une résistance passive.

104. Les passagers du *Rachel Corrie* sont convenus qu'aucune résistance ne serait opposée aux forces israéliennes et les en ont tenu informées.

*Préparatifs et organisation sur le Gazze 1 et le Defne Y*

105. Aucune information n'indique que l'équipage ou les passagers du *Gazze 1* et du *Defne Y* ont engagé des préparatifs précis pour se défendre contre un éventuel abordage.

## **B. L'interception de la flottille de Gaza par la marine israélienne le 31 mai 2010**

### **1. Description des faits et constatations**

106. La Mission a établi les faits suivants à sa satisfaction.

a) *Contacts entre la marine israélienne et les navires de la flottille*

107. La flottille a quitté le point de rendez-vous le 30 mai 2010 à 15 h 54 et a pris un cap sud-ouest à 222°. À 23 h 30, lorsqu'elle est arrivée à hauteur de la côte israélienne, elle a infléchi sa route approximativement vers le sud, à 185°, afin de suivre une route plus ou moins parallèle à la côte. La flottille s'est maintenue à une distance de 70 milles marins du rivage, ayant été avertie par NAVTEX que les forces israéliennes effectuaient des exercices jusqu'à 68 milles marins de la côte.

108. Le premier contact radio avec la marine israélienne a été établi aux alentours de 22 h 30. La marine israélienne a pris contact avec les différents bateaux, l'un après l'autre, sur le canal 16, et leur a demandé de basculer sur un autre canal. Tous s'y sont refusés afin que les échanges puissent être suivis par tous les navigateurs. La marine israélienne a demandé à chaque navire de s'identifier et d'indiquer sa destination. Elle a ensuite averti chacun, avec quelques variations, qu'il approchait d'une zone d'hostilités soumise à un blocus maritime, que la zone maritime de Gaza était fermée à tous les navires et qu'il devait se dérouter vers le port israélien d'Ashdod pour y décharger sa cargaison. Le capitaine de chaque navire s'est vu signifier, dans certains des messages, qu'il serait tenu personnellement responsable des éventuelles conséquences d'un refus d'obtempérer à la demande israélienne. Les contacts avec la marine israélienne étaient analogues à ceux qui avaient eu lieu lors de précédentes tentatives du mouvement Libérez Gaza de pénétrer dans la bande de Gaza par la mer.

109. Les capitaines des différents bateaux ont indiqué en réponse que leur destination était Gaza et que leur objectif était de livrer une aide humanitaire. Ils ont aussi fait valoir que les forces israéliennes n'avaient pas le droit d'ordonner aux navires de changer de cap et que le blocus évoqué était illégal. S'adressant aux Israéliens au nom de l'ensemble de la flottille, un représentant du mouvement Libérez Gaza a réaffirmé que les passagers étaient des civils non armés venus apporter une aide humanitaire et qu'aucun des navires ne devait être considéré comme représentant une forme quelconque de menace pour Israël. À aucun moment la marine israélienne n'a demandé à inspecter les cargaisons. Les contacts avec la marine israélienne se sont poursuivis jusqu'aux alentours de 2 heures, après quoi les forces israéliennes ont brouillé les moyens de communication, rendant impossible tout contact des navires avec l'extérieur. Les bateaux de la flottille ont toutefois pu continuer de communiquer entre eux au moyen de talkies-walkies portatifs.

110. Au début de juin 2010, les autorités israéliennes ont diffusé des enregistrements audio d'échanges qui auraient eu lieu entre la marine israélienne et le *Defne Y*, dans lesquels des personnes non identifiées tenaient des propos injurieux se référant à «Auschwitz» et à l'attentat du 11 septembre 2001 contre le World Trade Center à New York. La Mission n'est toutefois pas convaincue de l'authenticité de ces enregistrements, et n'a pas pu les analyser convenablement car le Gouvernement israélien ne les lui a pas communiqués. La Mission a obtenu la preuve qu'aucun des membres de la flottille ayant pris part aux communications n'avait tenu de tels propos.

111. L'équipage et les passagers des six navires ont pris conscience de la présence des bâtiments de guerre israéliens entre 23 heures et minuit, soit peu après les premières communications, soit de visu par observation directe soit par le canal des échanges par talkie-walkie entre les bateaux. Les gros bâtiments et hélicoptères israéliens sont apparus dans le champ de vision de l'équipage des bateaux le 31 mai vers 1 heure. Des observations similaires ont été faites à peu près au même moment par d'autres navires de la flottille.

b) Événements survenus à bord du *Mavi Marmara*<sup>67</sup>i) Première tentative d'abordage du *Mavi Marmara* par mer

112. Des canots Zodiac israéliens ont fait une première tentative d'abordage du *Mavi Marmara* peu avant 4 h 30. Plusieurs Zodiac se sont approchés du navire par l'arrière, à bâbord et à tribord. Cette manœuvre s'est accompagnée de l'utilisation d'armes non létales, notamment des fumigènes et des grenades incapacitantes, des gaz lacrymogènes et des billes de colorant. Il se peut que des balles en plastique aient aussi été employées à ce stade, mais, malgré certaines affirmations selon lesquelles des balles réelles auraient également été tirées à partir des Zodiac, la Mission n'a pas acquis la certitude que tel avait été le cas. Les fumigènes et les gaz lacrymogènes ont été rendus inopérants par une forte brise de mer puis par le flux d'air descendant provoqué par les hélicoptères.

113. Les forces israéliennes ont tenté d'accoster le navire en accrochant des échelles à la coque. Les passagers se sont efforcés de faire échouer la manœuvre en s'aidant des lances à eau du bâtiment<sup>68</sup> et en jetant sur les embarcations des chaises, des bâtons, une pile d'assiettes et d'autres objets qui leur tombaient sous la main. Cette première tentative d'abordage a échoué. De l'avis de la Mission, les forces israéliennes auraient dû reconsidérer leurs plans lorsqu'il est apparu que si des soldats montaient à bord, des pertes civiles étaient à craindre.

ii) Débarquement de soldats sur le *Mavi Marmara* à partir d'hélicoptères

114. Quelques minutes à peine après les essais d'abordage infructueux à partir des Zodiac, un premier hélicoptère s'est approché du navire aux alentours de 4 h 30 et s'est maintenu en vol stationnaire au-dessus du pont supérieur. À ce moment-là, entre 10 et 20 passagers se trouvaient sur la partie centrale du pont supérieur, mais de nombreux autres les ont rejoints en apprenant ce qui s'y passait. Les forces israéliennes ont fait usage de fumigènes et de grenades incapacitantes pour tenter de dégager un périmètre pour l'appontage des soldats. Des passagers se sont saisis du premier filin lancé depuis l'hélicoptère et l'ont attaché à un élément du pont supérieur, le rendant ainsi inutilisable pour la descente de soldats. Un deuxième filin a ensuite été lancé et le premier groupe de soldats est descendu. La Mission ne juge pas plausible que des soldats aient pu tenir leurs

<sup>67</sup> Aux fins du présent rapport, les termes ci-après sont utilisés pour désigner les différents ponts du *Mavi Marmara*: pont supérieur – toit terrasse du navire où sont situées l'antenne satellite et la cheminée; pont principal – pont situé sous le pont supérieur, qui donne accès à la salle de commandement; pont avant – pont découvert le plus bas, donnant accès à l'avant du bateau. Des émissions de télévision ont été tournées en direct à partir d'une zone située sur le pont découvert à l'arrière du pont principal.

<sup>68</sup> Il convient de noter que, conformément à la circulaire de l'Organisation maritime internationale (OMI) de juin 2009 intitulée «Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages de navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires», l'usage de lances à eau est un moyen qui peut être recommandé pour prévenir une tentative d'abordage de la part de pirates et de voleurs armés. Au paragraphe 57 de son annexe, la circulaire de l'OMI Msc.1/Circ.1334 en date du 23 juin 2009 dispose ce qui suit: «L'usage de lances à eau devrait aussi être envisagé, bien qu'il puisse être difficile de les braquer lorsque des manœuvres d'évitement sont entreprises simultanément. Des pressions d'eau de 80 livres par pouce carré ou plus ont permis de dissuader des attaquants et les ont fait fuir. Ceux-ci doivent en effet lutter contre le jet d'eau qui peut en outre inonder leur embarcation et endommager le moteur et les circuits électriques. Des dispositifs spéciaux pourraient être envisagés pour braquer les lances en offrant une protection à la personne chargée de l'opération. Un certain nombre de manches d'incendie de réserve pourraient être assemblés et attachés de manière à être mis sous pression rapidement si une attaque potentielle est détectée.».

armes et tirer lorsqu'ils descendaient le long du filin. Elle a en revanche conclu que des balles réelles avaient été tirées depuis l'hélicoptère vers le pont supérieur avant la descente des soldats.

115. Il est difficile de déterminer à partir des éléments disponibles ce qui s'est exactement passé sur le pont supérieur entre le moment où le premier soldat s'est posé et celui où les forces israéliennes ont pris le contrôle de ce pont. Une lutte s'est engagée entre des passagers et les premiers soldats qui ont pris pied sur le pont supérieur, et au moins deux soldats ont été jetés sur le pont principal, en contrebas, où des groupes de passagers ont tenté de s'emparer de leurs armes. Un soldat au moins a perdu sa veste de treillis lorsqu'il a été poussé par-dessus la rambarde du pont. Les passagers ont arraché aux soldats un certain nombre d'armes et les ont jetées à la mer. Un des passagers, vétéran de la marine américaine, a vidé un pistolet de 9 mm de ses cartouches, devant témoins, puis l'a dissimulé à un autre endroit du navire afin de conserver un élément de preuve.

116. Plusieurs des passagers qui se trouvaient sur le pont supérieur se sont battus avec les soldats à coups de poing ainsi qu'à coups de bâtons, de barres de fer et de couteaux<sup>69</sup>. Un des soldats au moins a reçu un coup porté par un couteau ou un autre objet tranchant. Des témoins ont indiqué à la Mission que leur but était de maîtriser et de désarmer les soldats pour qu'ils ne puissent blesser personne. La Mission considère, sur la base d'éléments de preuve, qu'au moins deux passagers se trouvant sur le pont principal ont également utilisé des catapultes manuelles pour tirer de petits projectiles sur les hélicoptères. Elle n'a recueilli aucun élément conduisant à penser que l'un quelconque des passagers aurait fait usage d'armes à feu ou que de telles armes auraient été embarquées. Malgré les requêtes qu'elle a présentées en ce sens, la Mission n'a pas reçu des autorités israéliennes des dossiers médicaux ou d'autres renseignements dignes de foi concernant des blessures par arme à feu qu'auraient subies des soldats ayant participé au raid. Des médecins ont examiné les trois soldats qui avaient été précipités par-dessus la rambarde sur le pont inférieur et n'ont relevé sur eux aucune trace de blessure par balle. Par ailleurs, la Mission considère que les récits israéliens relatifs aux éléments attestant la réalité des blessures par balle infligées à des soldats israéliens sont si incohérents et contradictoires qu'elle ne peut y accorder crédit<sup>70</sup>.

iii) Décès de neuf passagers et blessures causées à au moins une cinquantaine d'autres

117. Au cours de l'opération destinée à prendre le contrôle du pont supérieur, trois hélicoptères des forces israéliennes ont déposé des soldats en l'espace d'une quinzaine de minutes<sup>71</sup>. Les forces israéliennes ont fait usage de billes de colorant, de balles en plastique et de balles réelles, tirées par des soldats à partir de l'hélicoptère qui survolait le navire et

<sup>69</sup> La Mission n'a trouvé aucun élément attestant que des passagers avaient emmené des couteaux à bord, à l'exception d'un couteau de cérémonie traditionnel. Cependant, le *Mavi Marmara* comptait six cuisines, dont chacune était équipée de couteaux de cuisine ordinaires.

<sup>70</sup> Dans la déposition qu'il a faite devant la Commission Turkel le 11 août 2010 en Israël, le chef d'état-major Ashkenazi évoque le cas d'un soldat «blessé par balle à l'abdomen par un des militants» et indique qu'«au cours de l'affrontement, cinq soldats [ont été] blessés à l'arme blanche, par des coups ou par balle». Toutefois, lors des débats d'urgence que le Conseil des droits de l'homme a tenu le 1<sup>er</sup> juin 2010 à sa quatorzième session, le Représentant permanent d'Israël a indiqué que des passagers «avaient tiré sur deux soldats israéliens». En revanche, dans la réponse faite par l'État à l'audience en *habeas corpus* tenue le 2 juin 2010 (requête HCJ 4913/10 dont a été saisie la Cour suprême siégeant en tant que Haute Cour de justice à Jérusalem) (traduction non officielle), il n'a pas été indiqué expressément que des soldats israéliens avaient été blessés par balle.

<sup>71</sup> Dans la déposition qu'il a faite devant la Commission Turkel le 11 août 2010, le chef d'état-major Ashkenazi a déclaré que le premier hélicoptère transportait 15 soldats, le deuxième 12 et le troisième 14.

par les soldats qui avaient pris pied sur le pont supérieur. Les tirs de balles réelles effectués à ce moment-là ont causé la mort de quatre passagers<sup>72</sup>; au moins 19 autres ont été blessés, dont 14 par arme à feu. Les issues de secours du pont supérieur permettant de gagner le pont principal étaient étroites et d'accès limité, de sorte qu'il était très difficile pour les passagers se trouvant dans cette zone d'éviter les tirs. Au moins une des personnes qui ont été tuées était en train de filmer avec une caméra vidéo et n'a pris part à aucun des affrontements avec les soldats. La plupart des passagers blessés l'ont été à la tête, au thorax, à l'abdomen et dans le dos. Les passagers étant relativement peu nombreux sur le pont supérieur au moment de l'incident, la Mission est amenée à conclure que la grande majorité de ceux qui s'y trouvaient avaient été touchés.

118. Les soldats israéliens ont continué à tirer sur les passagers déjà blessés, à balles réelles, avec des projectiles dits «beanbags» (cartouches contenant un sac de petites billes de plomb) ou des balles en plastique. L'analyse scientifique révèle que deux des passagers tués sur le pont supérieur pourraient avoir été abattus à bout portant alors qu'ils gisaient sur le sol: Furkan Doğan a reçu une balle au visage et İbrahim Bilgen a été atteint mortellement à la tête par un beanbag tiré à si faible distance que des fragments de bourre lui ont traversé le crâne et ont atteint son cerveau. Par ailleurs, certains des blessés ont encore subi des brutalités supplémentaires (coups de crosse, coups de pied portés à la tête, à la poitrine et dans le dos, par exemple) ainsi que des violences verbales. Plusieurs des passagers blessés ont été menottés puis laissés sans soins pendant un certain temps avant d'être traînés à l'avant du pont par les bras ou les jambes.

119. Après s'être assuré la maîtrise du pont supérieur, les membres du commando israélien ont entrepris de descendre sur le pont situé plus bas pour s'emparer de la salle de commandement et prendre ainsi le contrôle du navire. Ce faisant, ils ont effectué une série de tirs concentrés sur la porte bâbord, qui donne accès à l'escalier principal, sur le pont principal. Cette porte se trouve à proximité de l'écouille et de l'échelle qui permet de passer du pont supérieur au pont principal.

120. Les soldats israéliens ont tiré à balles réelles sur les passagers se trouvant sur le pont principal, d'abord à partir du pont supérieur, puis depuis le pont principal après avoir pris pied sur ce dernier. Au moins quatre passagers ont été tués<sup>73</sup> et au moins neuf autres blessés (dont cinq par balles) au cours de cette phase de l'opération. Aucun des quatre passagers tués, dont un photographe abattu par un soldat israélien posté sur le pont supérieur alors qu'il était en train de prendre des photos, ne constituait une menace quelconque pour le commando israélien. Les soldats israéliens se trouvant sur le pont supérieur ont effectué de nombreux tirs à balles réelles et plusieurs passagers ont été blessés ou tués alors qu'ils tentaient de se réfugier à l'intérieur ou aidaient d'autres à le faire. Les passagers blessés ont été emmenés à l'intérieur par l'escalier et par la salle de commandement et conduits en bas, où des médecins et d'autres personnes se trouvant à bord ont pu leur prodiguer certains soins.

121. Un témoin a décrit comme suit les circonstances dans lesquelles un passager a été tué sur le pont principal:

J'ai vu deux soldats qui se tenaient tout en haut sur le toit-terrasse et pointaient leurs fusils vers le bas en direction de quelque chose que je ne pouvais voir. Il y avait deux types cachés sous une passerelle du navire, à droite, et je leur ai crié de ne pas bouger. Ils se trouvaient juste sous les soldats. Ils ne pouvaient pas voir les soldats et les soldats ne pouvaient pas les voir tant qu'ils étaient sous la passerelle. Puis ils se sont déplacés et sont entrés dans le champ de vision des

<sup>72</sup> Fahri Yaldiz, Furkan Doğan, İbrahim Bilgen et Ali Haydar Bengi.

<sup>73</sup> Cevdet Kiliçlar, Cengiz Songür, Cengiz Akyüz et Çetin Topçuoğlu.

soldats alors qu'ils couraient vers la porte métallique. L'un des deux a réussi à ouvrir la porte et est entré. L'autre a dû se faire tirer dessus. À le voir, j'ai eu l'impression qu'il avait reçu une balle dans la tête; il ne bougeait plus du tout. Il était à 20 ou 30 mètres de moi. Lorsqu'il a été touché, son compagnon a ouvert la porte et s'en est servi comme d'un bouclier pour tenter d'arriver jusqu'à lui. Il y est parvenu et l'a tiré par le bras droit. Je ne voyais pas de sang, mais l'homme ne bougeait plus du tout.

122. Un groupe d'une vingtaine de passagers, dont certains étaient munis de bâtons et de barres de fer et portaient des masques à gaz, se trouvaient à l'intérieur, à proximité de l'escalier ou sur les marches. L'un d'eux, qui était debout juste derrière la porte, a été abattu à travers le hublot brisé de celle-ci par un soldat qui se trouvait à quelques mètres de là, à l'extérieur, sur le pont principal.

123. Au moment où ces tirs ont eu lieu sur le pont principal, Bulent Yildirim, le Président de l'IHH et un des principaux organisateurs de la flottille, constatant que de nombreux passagers étaient blessés, a retiré sa chemise blanche et l'a utilisée comme drapeau blanc en signe de reddition. Cela n'a manifestement eu aucun effet et les tirs à balles réelles ont continué.

124. Le commando israélien est descendu sur le pont principal et s'est déplacé rapidement pour prendre le contrôle de la salle de commandement, à l'avant du navire. La porte et les fenêtres de cette salle ont été prises sous les tirs, et le capitaine a ordonné l'arrêt des machines. Les soldats israéliens ont pénétré à l'intérieur par la porte et par une fenêtre cassée. Les membres de l'équipage ont dû s'allonger sur le sol sous la menace d'armes. Le capitaine est resté debout, mais il était tenu en joue.

iv) Tirs sur le pont avant, libération des soldats israéliens et fin de l'opération

125. Au cours des premiers heurts sur le pont supérieur, trois soldats israéliens avaient été capturés et conduits à l'intérieur du bâtiment. Certains passagers voulaient s'en prendre à eux, mais d'autres ont veillé à ce qu'ils soient protégés et soignés sommairement par les médecins présents à bord. Deux des soldats avaient reçu des blessures à l'abdomen. Pour l'un, il s'agissait d'une lésion superficielle causée par un objet contondant qui avait atteint les tissus sous-cutanés. Selon les médecins qui les ont examinés, aucun des trois n'avait été blessé par balle. Ils étaient tous trois en état de choc et présentaient des coupures, des ecchymoses et des traumatismes par objet contondant.

126. Lorsqu'ils ont pris conscience de la gravité des incidents survenus sur les ponts extérieurs, certains des organisateurs de la flottille ont craint en retenant les soldats israéliens capturés de mettre sérieusement en danger la sécurité de tous les passagers<sup>74</sup>. Il a alors été décidé de libérer les soldats, qui ont été conduits à l'avant du pont inférieur, d'où deux d'entre eux ont sauté dans la mer et été récupérés par des navires israéliens. Le troisième n'a pas sauté et a été rapidement rejoint par d'autres membres du commando descendus du pont supérieur.

<sup>74</sup> Il semble aussi que les forces israéliennes prévoyaient de fouiller les cabines pour localiser les trois soldats. Dans la déposition qu'il a faite devant la Commission Turkel le 11 août 2010, le chef d'état-major Ashkenazi a déclaré que lorsque les forces israéliennes avaient repéré les trois soldats sur le pont avant, «[l]e chef du commando [se préparait] à prendre d'assaut la zone où se trouvaient les passagers pour retrouver les soldats portés manquants.».

127. Au moins quatre passagers ont été blessés à l'avant du navire avant et durant la libération des soldats israéliens. Deux passagers au moins ont été blessés par balle réelle et les autres, dont un médecin qui s'occupait de passagers blessés, par des projectiles non létaux.

128. Les forces israéliennes ont indiqué que la phase active de leur opération avait pris fin à 5 h 17<sup>75</sup>, une fois qu'elles eurent acquis la maîtrise du navire et que les trois soldats eurent été relâchés. Pendant les quarante-cinq à cinquante minutes qu'a duré l'opération, neuf passagers ont été tués, plus de 24 ont été blessés par des balles réelles et de nombreux autres ont été blessés par des balles en plastique, des beanbags et d'autres armes.

#### **Tableau – Décès parmi les participants à la flottille**

##### **Décès survenus sur le pont supérieur (toit-terrasse)**

###### *Furkan Doğan*

Furkan Doğan, jeune homme de 19 ans ayant la double nationalité turque et américaine, était en train de filmer avec une petite caméra vidéo dans la partie centrale du pont supérieur lorsqu'il a été touché une première fois par une balle réelle. Il serait resté pendant un certain temps étendu sur le sol, dans un état de conscience ou de semi-conscience. Au total, Furkan a été touché par cinq balles: une au visage, une à la tête, une à l'arrière du thorax, une à la jambe gauche et une à un pied. À l'exception de la balle au visage, qui est entrée à la droite du nez, tous les projectiles ont touché la partie arrière du corps. Selon l'analyse scientifique, les marques présentes autour de la blessure au visage indiquent que le coup a été tiré à bout portant. Par ailleurs, l'orientation de la blessure, du bas vers le haut, ainsi que la profonde entaille à l'épaule gauche, qui pourrait correspondre au point de sortie de la balle, concordent avec la théorie du coup reçu alors que la victime gisait sur le dos. Les autres blessures n'ont pas été provoquées par des tirs à bout touchant, à bout portant ou à faible distance, sans qu'il soit cependant possible de déterminer exactement la distance de tir. Furkan était très probablement debout quand il a été blessé à la jambe et au pied.

###### *İbrahim Bilgen*

İbrahim Bilgen, citoyen turc de Siirt (Turquie) âgé de 60 ans, se trouvait sur le pont supérieur, et il est un des premiers passagers à avoir été abattu. Il a reçu une balle dans la poitrine, dont la trajectoire indique qu'elle a été tirée d'en haut et que le coup n'a pas été porté à faible distance. Il présentait en outre deux blessures par balle sur la partie droite du dos et dans la fesse droite, provenant de tirs par l'arrière. La victime ne serait pas morte immédiatement: elle se serait vidée de son sang en peu de temps sans avoir reçu de soins. Les éléments de preuve scientifiques montrent qu'elle a été touchée sur le côté de la tête par un projectile non léthal tiré à faible distance et que tout un beanbag et sa bourre ont pénétré dans le crâne et se sont logés dans le cerveau. La victime présentait en outre sur le flanc droit une contusion qui pourrait avoir été provoquée par un autre beanbag. Au vu des blessures, la victime semble avoir d'abord été touchée par des soldats tirant depuis l'hélicoptère et elle aurait ensuite reçu une blessure à la tête lorsqu'elle gisait au sol, déjà blessée.

###### *Fahri Yaldız*

Fahri Yaldız, citoyen turc d'Adiyaman, âgé de 42 ans, a reçu cinq blessures par balle: une à la poitrine, une à la jambe gauche et trois à la jambe droite. La blessure à la

<sup>75</sup> Aux dires du chef d'état-major Ashkenazi dans sa déposition du 11 août 2010 devant la Commission Turkel.

poitrine a été causée par une balle qui est entrée près du mamelon gauche et a touché le cœur et les poumons avant de ressortir par l'épaule. La victime a dû succomber rapidement à cette blessure.

*Ali Heyder Bengi*

Selon le rapport d'autopsie, Ali Heyder Bengi, citoyen turc de Diyarbakir âgé de 38 ans, a été touché par six balles (une à la poitrine, une à l'abdomen, une dans le bras droit, une dans la cuisse droite et deux à la main gauche). Une balle est restée logée dans la poitrine. Aucune des blessures n'était de nature à provoquer une mort instantanée, mais la lésion au foie a causé une hémorragie qui ne pouvait qu'être fatale si rien n'était fait pour l'arrêter. Les récits de plusieurs témoins donnent à penser que les soldats israéliens ont tiré sur la victime dans le dos et à la poitrine à faible distance, alors qu'elle gisait sur le pont après avoir été touchée par les premières balles.

*Décès survenus sur le pont principal, à bâbord*

*Cevdet Kiliçlar*

Cevdet Kiliçlar, citoyen turc d'Istanbul âgé de 38 ans, était à bord du *Mavi Marmara* en tant que photographe pour le compte de l'IHH. Au moment où il a été abattu, il se trouvait sur le pont principal, à bâbord, près de la porte conduisant à l'escalier principal, et il essayait de photographier les soldats israéliens postés sur le pont supérieur. Selon les rapports d'autopsie, il a reçu une seule balle au front, entre les yeux. La balle a suivi une trajectoire horizontale et a traversé le milieu du cerveau, de l'avant vers l'arrière. La mort a dû être instantanée.

*Cengiz Akyüz et Cengiz Songür*

Cengiz Akyüz, 41 ans, de Hatay, et Cengiz Songür, 46 ans, d'Izmir, tous deux de nationalité turque, ont été blessés sur le pont principal l'un après l'autre par des balles réelles tirées depuis le pont supérieur. Ils s'étaient mis à l'abri et ont été abattus alors qu'ils tentaient de franchir la porte conduisant à l'escalier. Cengiz Akyüz a reçu une balle dans la tête et est probablement mort sur le coup.

En ce qui concerne Cengiz Songür, le rapport d'autopsie fait état de quatre blessures, respectivement à la nuque, au visage, à la poitrine et à la cuisse. Cengiz a reçu une seule balle, tirée à partir d'un point élevé, dans le haut de la partie centrale du thorax, sous la nuque. Le projectile a pénétré dans la partie droite de la cage thoracique, endommageant le cœur et l'aorte. Les médecins qui se trouvaient à bord ont tenté en vain de le ranimer par un massage cardiaque.

*Çetin Topçuoğlu*

Çetin Topçuoğlu, citoyen turc d'Adana âgé de 54 ans, avait aidé à transporter les passagers blessés à l'intérieur pour qu'on les soigne. Il a lui aussi été abattu près de la porte donnant sur le pont principal. Il n'a pas été tué sur le coup et sa femme, qui se trouvait également à bord, était à ses côtés lorsqu'il est mort. Il a été touché par trois balles. L'une, tirée d'en haut, a pénétré les tissus mous de la partie arrière droite de la tête et est sortie par la nuque pour rentrer ensuite dans le thorax. Une autre est entrée dans la fesse gauche et s'est logée dans la partie droite du bassin. La troisième est entrée dans le rein droit et est sortie par le bas du dos. Certains signes laissent supposer que la victime était peut-être accroupie ou penchée lorsqu'elle a reçu cette blessure.

*Décès et traumatismes graves survenus dans des endroits non déterminés*

*Necdet Yildirim*

On ne sait pas exactement où et dans quelles circonstances Necdet Yildirim, citoyen turc d'Istanbul âgé de 31 ans, a été abattu et est mort. Il a été touché deux fois au thorax,

une fois de face et une fois de dos. Les deux balles ont suivi une trajectoire allant du haut vers le bas. La victime présentait aussi des contusions qui pourraient correspondre à l'impact de balles en plastique.

*Lésions subies par Uğur Suleyman Söylemez (qui est toujours dans le coma)*

Uğur Suleyman Söylemez, citoyen turc d'Ankara âgé de 46 ans, qui a reçu au moins une balle dans la tête, présente des blessures tellement graves qu'elles l'ont plongé dans le coma. Actuellement hospitalisé à Ankara, il reste dans un état critique, avec une grave blessure à la tête.

v) Soins apportés aux blessés à bord du *Mavi Marmara*

129. Alors que l'opération israélienne se poursuivait, des passagers, parmi lesquels figuraient 15 médecins, infirmier(ère)s et autres personnes possédant des formations médicales, dont un ophtalmologiste et un orthopédiste, s'efforçaient de porter secours à d'autres passagers blessés. Avant l'assaut, les médecins s'étaient consultés et avaient décidé d'utiliser la petite infirmerie du navire, mais ils n'avaient toutefois pas prévu la nature des blessures auxquelles ils ont été confrontés ou n'y étaient pas préparés. Devant le peu de médicaments à disposition et en l'absence d'équipements appropriés, il s'est révélé très difficile de soigner les blessés de façon adéquate, en particulier les blessés par balle, dont l'état nécessitait une intervention chirurgicale immédiate. À la fin de l'opération israélienne, plus de 30 personnes, dont 20 dans un état critique, étaient soignées dans les cabines, essentiellement celles du pont inférieur, dans des salles d'opération improvisées.

130. Les organisateurs de la flottille et les autres passagers ont entrepris de demander aux forces israéliennes d'apporter les soins nécessaires aux blessés. Un organisateur a utilisé l'interphone de bord pour solliciter de l'aide en hébreu et des personnes ont également communiqué directement à travers les hublots des cabines ou en apposant des affichettes, en anglais et en hébreu, sur les vitres du navire. Ces tentatives ont échoué et il a fallu près de deux heures pour que les forces israéliennes évacuent les blessés. Ces derniers ont dû soit quitter les cabines par leurs propres moyens, soit en être sortis sans ménagement et sans considération apparente pour la nature de leurs blessures ni pour la gêne que cela leur causerait.

131. Les passagers blessés ont été emmenés à l'avant du pont supérieur pour y rejoindre ceux qui avaient été blessés sur le pont supérieur pendant l'opération, à l'endroit même où gisaient encore les corps des personnes tuées pendant l'opération. Les passagers blessés, y compris ceux portant des blessures par balles réelles, ont été menottés à l'aide de cordes en plastique, si serrées souvent que certains blessés ne sentaient plus leurs mains. Ces entraves en plastique ne peuvent être desserrées sans être coupées, mais peuvent être resserrées. De nombreux blessés ont été déshabillés et ont dû attendre, parfois jusqu'à deux ou trois heures, avant de recevoir des soins. Les forces israéliennes ont soigné un certain nombre de blessés sur le pont supérieur<sup>76</sup>.

132. Pendant plusieurs heures, les passagers blessés ont été transportés par des hélicoptères des forces israéliennes du navire vers des hôpitaux israéliens<sup>77</sup>. Certains blessés sont toutefois demeurés à bord du *Mavi Marmara*, dont au moins un de ceux

<sup>76</sup> Selon le témoignage du chef d'état-major général Ashkenazi devant la Commission Turkel le 11 août 2010, 14 passagers à bord du navire ont été opérés sur le navire.

<sup>77</sup> Toujours selon le même témoignage, les blessés, soit 31 passagers et 7 soldats israéliens, ont été évacués du navire lors d'«une quarantaine d'évacuations par hélicoptère» et tous l'ont été avant 12 h 30.

touchés par balles réelles – qui n’a pu recevoir les soins appropriés qu’une fois le navire à quai à Ashdod en Israël, plusieurs heures plus tard.

vi) Fouille et détention initiale des passagers du *Mavi Marmara*

133. Tous les autres passagers du *Mavi Marmara* ont été emmenés un à un de la zone des cabines sur les ponts extérieurs et ont été fouillés. La grande majorité des passagers, dont le capitaine et les membres de l’équipage du navire, ont été menottés avec des entraves en plastique et obligés de rester agenouillés pendant des heures sur les divers ponts. Des femmes, des hommes âgés et des Occidentaux n’ont pas été menottés, ou ne l’ont été que temporairement avant d’être libérés de leurs entraves assez rapidement et ont alors été autorisés à s’asseoir sur des bancs. La plupart des personnes agenouillées ont été trempées par l’eau projetée par les pales de l’hélicoptère et sont restées avec leurs vêtements mouillés tout ce temps, en ayant très froid. D’autres passagers, qui se tenaient sur les ponts découverts, ont eu de graves coups de soleil pour être restés exposés au soleil pendant des heures: les rapports médicaux font état d’au moins 13 passagers ayant de ce fait souffert de brûlures au premier degré. Pendant les douze heures de la traversée jusqu’au port d’Ashdod en Israël, ces passagers ont été ramenés à l’intérieur du navire et autorisés à s’asseoir sur les sièges à disposition.

134. En les détenant ou en les obligeant à rester agenouillés sur les ponts extérieurs pendant des heures, les forces israéliennes ont infligé des violences physiques à ces personnes, qui sont venues s’ajouter aux coups de pied, de poing et de crosse de fusil. Un correspondant étranger, qui était à bord pour exercer son métier, a été jeté au sol et roué de coups avant d’être menotté. Les passagers n’étaient autorisés ni à parler ni à bouger et de nombreuses insultes ont été proférées, y compris des propos sexuels dégradants sur les passagères. Ils n’ont pas été autorisés à se rendre aux toilettes ou ont dû attendre très longtemps avant d’y être escortés et obligés de les utiliser sous la surveillance de soldats israéliens, tout en étant toujours menottés. Certains en ont conçu un grand malaise, d’autres ont utilisé des réceptacles de fortune, comme des bouteilles en plastique, tandis que d’autres encore n’ont pu éviter d’uriner sur eux. Les forces israéliennes ont également eu recours à des chiens et certains passagers ont été mordus. Des témoins atteints de pathologies chroniques, comme le diabète ou une affection cardiaque, n’ont pas pu prendre leurs médicaments qui avaient été confisqués par les soldats israéliens.

135. La manière dont les entraves en plastique ont été attachées aux poignets des passagers a causé des douleurs et une gêne très importantes. Les soldats israéliens ont d’une façon générale mal utilisé ces entraves en les serrant jusqu’au point où les mains et les doigts des passagers ont été douloureux, gonflés, privés de circulation sanguine et insensibles. La plupart des passagers ayant demandé à ce qu’on desserre ces entraves ont été ignorés, quand on ne leur a pas resserrées. Aujourd’hui, trois mois après les faits, certains ont encore des problèmes médicaux liés au fait d’avoir été menottés et des rapports médico-légaux confirment qu’au moins 54 passagers ont subi des blessures, des abrasions transversales et des hématomes causés du fait d’avoir été menottés à bord du *Mavi Marmara*.

c) Événements survenus à bord du *Challenger I*

136. Les passagers et l’équipage du *Challenger I*, le plus petit et le plus rapide des navires de la flottille, ont assisté aux premiers instants de l’assaut du *Mavi Marmara*. Une fois devenu évident que les Israéliens entendaient s’emparer des navires, la décision a été prise de faire en sorte que le *Challenger I* s’écarte rapidement de la flottille afin de laisser du temps aux journalistes embarqués de transmettre la nouvelle de l’assaut au monde extérieur grâce à la connexion Internet satellitaire du navire, qui fonctionnait toujours, mais aussi dans l’espoir qu’au moins un des navires puisse encore atteindre Gaza. Le navire a été

pris en chasse par une des corvettes israéliennes qu'il n'a pas été possible de distancer. Finalement, la pression d'huile du moteur de tribord a commencé à chuter et le capitaine, craignant que les Israéliens n'éperonnent son bateau, a coupé les moteurs.

137. Le bateau a été intercepté par deux bâtiments israéliens et un hélicoptère. Les passagers à bord ont indiqué qu'au moins une grenade incapacitante avait été tirée par les Israéliens sur le navire avant qu'ils ne tentent de monter à bord. Les passagers se tenant sur les ponts avaient décidé auparavant de recourir à des méthodes de résistance passive pour résister symboliquement à l'abordage des soldats israéliens. Les passagers sont restés côte à côte, sans armes, bloquant ainsi le passage des soldats. Ces derniers ont tiré avec des balles de peinture et des balles en caoutchouc alors qu'ils montaient à bord, touchant et blessant une femme au visage avec une balle d'un type ou de l'autre. Une autre femme a eu des hématomes dans le dos à cause des balles en caoutchouc qu'elle avait reçues.

138. Une fois à bord, les soldats se sont déplacés pour prendre le contrôle du pont volant. Les passagers qui leur barraient l'accès ont été écartés de force. Lorsqu'ils ont pénétré sur le pont volant, les soldats n'ont rencontré aucune résistance, mais une journaliste a été brûlée aux bras par un militaire israélien au moyen d'une arme à électrochocs. Des témoins ont dit que la première des préoccupations des soldats semblait être de confisquer le matériel photographique et les équipements médias.

139. À la résistance passive des passagers, il a été répondu par la force. Une femme a eu la tête frappée contre le pont du navire avant qu'un militaire israélien ne la lui écrase avec le pied. Les mains des passagers ont ensuite été attachées très serrées dans leur dos avec des liens en plastique, tandis que la femme blessée au visage était laissée sans soins.

140. Plusieurs passagers ont indiqué que les soldats israéliens connaissaient à l'évidence les identités des personnes à bord puisqu'ils se sont adressés à certaines personnes en les appelant par leur nom. Sur le *Mavi Marmara*, on a retrouvé un livret plastifié appartenant à un militaire qui contenait des clichés et les identités de certains passagers de différents navires, y compris du *Challenger I*, assorties de leur nom et photographie.

141. Un membre de l'équipage a constaté que les soldats étaient très jeunes, qu'ils semblaient effrayés et que, dans un premier temps, ils étaient mal organisés. Dès le début, les soldats se sont montrés agressifs à l'égard des passagers. Ces derniers ont été menottés avec des liens en plastique et n'ont pas été autorisés à se rendre aux toilettes. Un homme âgé a été obligé d'uriner sur lui parce qu'on lui a interdit d'aller aux toilettes. On a tenté de transférer de force une femme du navire vers un des zodiacs. Deux femmes ont eu la tête recouverte d'un sac en chanvre pendant un long moment. La femme blessée au visage dans les premiers temps de l'abordage a été laissée sans soins longtemps, alors même qu'il y avait un médecin militaire à bord. La violence physique a été qualifiée d'«injustifiée» et d'«excessive». Il n'a été opéré aucune distinction entre les militants et les journalistes, en dépit de la présence à bord de plusieurs journalistes internationaux respectés.

142. Le navire est arrivé à Ashdod le 31 mai, vers 11 heures. Plusieurs passagers ont fait bloc pour résister au débarquement, protestant contre le fait qu'ils avaient été conduits en Israël contre leur gré, à partir des eaux internationales. Deux passagères ont été menottées et emmenées de force tandis qu'un passager était menacé par une arme à électrochocs à bout portant. Les passagers ont été débarqués un à un encadrés par deux agents israéliens.

d) *Événements survenus à bord du Sfendoni*

143. L'opération à bord du *Sfendoni* s'est déroulée en même temps que l'assaut contre le *Mavi Marmara*. Les soldats ont pu monter directement à bord, passant facilement des zodiacs au navire sans avoir besoin de grappins ou d'autres équipements. Avant l'abordage, les soldats avaient lancé des grenades incapacitantes depuis les zodiacs, et tiré des balles en caoutchouc et des balles de peinture: aux moins deux passagers ont été touchés, dont un à

l'arrière de la tête. Selon un médecin se trouvant à bord, une des grenades a atterri dans un espace confiné du pont, blessant plusieurs personnes, notamment un homme qui a été atteint au système auditif.

144. Une fois à bord, les soldats se sont dirigés vers la passerelle du navire. Les passagers avaient prévu de s'asseoir sur les ponts du navire pour manifester leur résistance passive, mais dans le feu de l'action, ce plan n'a été que partiellement exécuté. De nombreux passagers, dont les plus âgés, ne sont pas montés sur les ponts, restant dans le grand salon. Sur le pont, les passagers se sont accrochés aux bras les uns des autres autour de la passerelle. Les Israéliens ont alors utilisé leurs armes à électrochocs contre les passagers qui protestaient afin de dégager l'accès; un médecin, lui-même blessé de cette façon, a ultérieurement soigné des brûlures faites aux passagers par les armes électriques. Lorsque deux soldats israéliens ont pénétré sur la passerelle, un des membres d'équipage s'est solidement agrippé à la barre, clamant que le navire était dans les eaux internationales. Un soldat l'a frappé avec la crosse de son fusil et, dans la bagarre qui a suivi, le capitaine a reçu des coups de pied dans le dos, plusieurs coups de poing au visage et a été brûlé par une arme à électrochocs.

145. Une fois le navire passé sous contrôle des soldats, un passager a été maltraité et ses mains et ses pieds ont été entravés avec des liens en plastique. Il a crié à la fois pour manifester son indignation et pour indiquer que les liens étaient trop serrés. Devant l'insistance d'un médecin, on lui a enlevé ses entraves. L'homme s'est alors mis à courir et a sauté à la mer. Il a été ensuite récupéré par un autre navire.

146. Lorsque les forces israéliennes ont pris le contrôle du navire, elles ont ordonné aux passagers de s'asseoir. Certains passagers ont été entravés avec des liens en plastique dans un premier temps, mais pas la majorité. Les soldats ont tenté d'empêcher un médecin de soigner les blessures des passagers, indiquant que le médecin militaire à bord s'en chargerait. Or, celui-ci étant masqué et armé comme les autres soldats, aucun passager n'a consenti à ce qu'il les soigne. Le médecin a déclaré qu'il faudrait qu'on le tue pour l'empêcher de faire son devoir.

147. Les passagers ont été fouillés un par un, avant d'être conduits dans le grand salon. Ils ont indiqué qu'il leur avait été très difficile d'obtenir de l'eau ou l'autorisation d'aller aux toilettes, que cela avait nécessité de nombreuses demandes, et que tous n'en avaient pas eu l'autorisation. Ils ont été autorisés à se préparer à manger, mais ont refusé de s'alimenter tant que le caméraman militaire les filmait à des fins de propagande. Des témoins ont dit que si les soldats s'étaient toujours montrés agressifs, criant et pointant leurs armes sur les passagers, personne n'avait été maltraité ou entravé.

e) *Événements survenus à bord de l'Eleftheri Mesogios*

148. Les forces israéliennes sont montées à bord de l'*Eleftheri Mesogios* à 4 h 30 passées, au moment où se déroulaient les assauts contre le *Mavi Marmara* et le *Sfendoni*. Les soldats ont débarqué de zodiacs et se sont hissés à bord du navire à l'aide de grappins et d'échelles de corde. Malgré les barbelés placés tout autour du navire, ils sont parvenus à bord assez rapidement.

149. Les passagers n'ont pas opposé de résistance proactive mais passive à la prise de contrôle du navire, bloquant l'accès à la passerelle avec leur corps. Les forces israéliennes ont utilisé la force physique, des armes à électrochocs, des balles en caoutchouc et des balles de peinture pour dégager la zone. Des passagers ont été blessés, notamment un qui a eu la jambe cassée.

150. Tous les passagers et membres d'équipage a été menottés. Les soldats israéliens leur ont confisqué leur passeport et les ont fouillés. Ceux qui refusaient de coopérer ont été maltraités. Selon certains témoins, des personnes ayant refusé de remettre leur passeport ont

été agressées, notamment une femme qui a reçu un coup de poing dans le ventre et un homme qui a été plaqué au sol par deux soldats, avant d'être roué de coups. Un passager a dit que les liens qui lui entravaient les mains étaient trop serrés et lorsqu'il a demandé à ce qu'on les lui desserre, on les lui a serrés.

151. Des témoins ont indiqué que les passagers étaient presque en permanence filmés par les forces israéliennes à l'aide de caméras vidéos. Un passager a déclaré qu'il avait eu l'impression que c'était fait délibérément pour humilier les passagers et que cela avait directement contribué à la crise d'angoisse dont un passager âgé avait souffert.

f) *Événements survenus à bord du M.V. Gazze I et du M.V. Defne Y*

152. Les forces israéliennes sont montées à l'abordage du *M.V. Gazze I* à partir de zodiacs, peu après 5 h 30. L'équipage et les passagers à bord n'ont opposé aucune résistance et les forces israéliennes ont pris le contrôle du navire sans incident. Les passagers ont été rassemblés sur le pont, tandis que le navire était fouillé à l'aide de chiens, puis emmenés dans la salle à manger où ils ont subi une fouille au corps. Ils n'ont pas été menottés et ont été nourris pendant les huit heures de la traversée jusqu'à Ashdod.

153. Les forces israéliennes ont pris d'assaut le *M.V. Defne Y* en descendant d'hélicoptères à l'aide de cordes de descente rapide, à environ 5 h 30. L'équipage et les passagers à bord n'ont opposé aucune résistance et les forces israéliennes ont pris le contrôle du navire sans incident. Ils ont été maintenus dans les cabines jusqu'à l'arrivée au port d'Ashdod. Aucun membre d'équipage ou passager n'a été menotté et les soldats israéliens ont apporté à manger dans les cuisines à leur attention. Un passager, caméraman travaillant pour l'organisation IHH, a déclaré qu'il avait été interrogé pendant cinq heures et physiquement agressé, à cause d'une cassette vidéo qu'il avait cachée.

g) *Événements survenus à bord du M.V. Rachel Corrie le 5 juin 2010*

154. Le *M.V. Rachel Corrie* a été retardé au départ d'Irlande et a fait escale à Malte pour embarquer des passagers. Le navire n'a donc pas été en mesure de rallier le reste de la flottille au point de rencontre situé au sud de Chypre. Il a néanmoins été intercepté par les forces israéliennes et les personnes à son bord ont vécu une expérience similaire à celle de leurs homologues sur les autres navires. À bord, il y avait au total 9 membres d'équipage et 11 passagers, dont des personnalités très connues.

155. Après avoir appris, par liaison satellite, l'interception de la flottille, les passagers du *M.V. Rachel Corrie* ont décidé à l'unanimité de faire route vers Gaza comme prévu, en hommage aux personnes qui avaient été tuées. L'équipage, consulté, a également donné son accord pour continuer. Un communiqué de presse a été publié pour confirmer la décision de poursuivre l'opération.

156. Le 3 juin, le Gouvernement irlandais a entamé des négociations avec le Gouvernement israélien afin de s'assurer que le fret humanitaire à bord du *Rachel Corrie* pourrait être acheminé à Gaza si le navire se déroutait vers le port d'Ashdod. Les passagers à bord n'ont pas participé à ces négociations et ont décidé de rejeter l'offre, estimant que leur objectif n'était pas seulement d'apporter une aide mais aussi de faire cesser ce qu'ils considéraient être le siège illégal de Gaza.

157. Le navire a poursuivi sa route vers Gaza. Il a été intercepté, le 5 juin, de la même façon que les autres mais sans violence. Des bâtiments militaires israéliens se sont approchés et les contacts par radio ont commencé vers 6 h 30. Le capitaine a été informé que Gaza était une zone militaire interdite et que le navire ne devait pas poursuivre sa route. Le *Rachel Corrie* a répondu qu'il était un navire civil apportant une aide humanitaire et que son fret, qui avait été contrôlé et scellé par les autorités irlandaises, ne constituait pas une menace pour Israël.

158. Les passagers du navire ont noté avec irritation que les Israéliens s'acharnaient à désigner le navire sous son ancien nom, le *M.V. Linda*. Ce navire avait été rebaptisé peu avant son départ d'Irlande en hommage à une Américaine, Rachel Corrie, qui avait été tuée par un bulldozer israélien dans la bande de Gaza en 2003.

159. Lorsque les Israéliens ont annoncé leur intention d'arraisonner le navire, les passagers ont fait savoir qu'Israël n'en avait pas le droit puisque le navire naviguait dans les eaux internationales et qu'il ne constituait pas une menace, mais ont indiqué qu'ils ne s'y opposeraient pas par la violence. Les moyens de communication du navire ont été brouillés. Le capitaine a coupé les machines et, vers 11 heures, des zodiacs se sont approchés du navire et des soldats sont montés à bord conformément à la procédure prévue. Les passagers et l'équipage ont été rassemblés au milieu du navire et se sont assis les mains tendues, tandis qu'un homme prenait le contrôle du navire dans la timonerie. Environ 35 soldats, dont trois femmes, sont montés à bord en tenue anti émeute complète. Cela s'est fait pacifiquement. Selon un témoin, le navire se trouvait alors à 35 milles marins de Gaza.

160. Le passager chef de file, qui contrôlait le navire juste avant l'assaut, a été menotté et forcé de s'agenouiller à l'arrière du navire pendant environ quarante-cinq minutes, avant d'être emmené près de l'équipage. Sa femme n'a pas été autorisée à le voir pendant une grande partie de la traversée jusqu'à Ashdod. Les autres passagers ont dû présenter leur passeport pour contrôle, ont été fouillés et obligés de rester assis au soleil plusieurs heures pendant que la fouille du navire qui a été conduit jusqu'à Ashdod sans incident.

161. Dans son témoignage devant la Commission Turkel, le chef d'état-major général israélien, a cité en exemple le *Rachel Corrie*, navire humanitaire dont les responsables avaient accepté qu'il soit dérouté vers Ashdod afin que l'aide qu'il transportait puisse être acheminée vers la bande de Gaza par voie terrestre. Cette déclaration contredit les affirmations des passagers du navire qui ont affirmé que le navire avait été arraisonné au mépris de leurs protestations et qu'ils avaient été conduits à Ashdod contre leur gré.

## 2. Analyse juridique de l'usage de la force dans l'interception de la flottille de Gaza

### a) Usage excessif de la force et droit à la vie et à l'intégrité physique

162. Au paragraphe 1 de l'article 6 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, il est indiqué:

Le droit à la vie est inhérent à la personne humaine. Ce droit doit être protégé par la loi. Nul ne peut être arbitrairement privé de la vie.

Ce droit est intangible.

163. Dans la mesure où l'interception israélienne de la flottille était illégitime – et la Mission considère qu'elle l'était – l'usage de la force par les forces israélienne dans la prise de contrôle du *Mavi Marmara* et des autres bateaux était de prime abord illégitime, puisque l'assaut donné par les forces israéliennes et l'interception des bateaux dans les eaux internationales n'avaient aucun fondement juridique. De plus, en menant ces opérations, et indépendamment de leur légalité, les forces israéliennes avaient l'obligation d'agir en conformité avec la loi, notamment avec les obligations internationales relatives aux droits de l'homme, au respect desquelles Israël est tenu.

164. L'article 2, du Code de conduite pour les responsables de l'application des lois dispose que «dans l'accomplissement de leur devoir, les responsables de l'application des lois doivent respecter et protéger la dignité humaine et défendre et protéger les droits fondamentaux de toute personne»; et aux termes de son article 3: «les responsables de l'application des lois peuvent recourir à la force seulement lorsque cela est strictement nécessaire et dans la mesure exigée par l'accomplissement de leurs fonctions». Cet article

précise clairement que l'emploi d'armes à feu est considéré comme un moyen extrême et que, si l'usage de la force et d'armes à feu est inévitable, les responsables de l'application des lois doivent réduire au minimum les dommages corporels et respecter et préserver la vie humaine.

165. Lors de l'arraisonnement du *Mavi Marmara*, tant par la mer que par les airs, les forces israéliennes ont rencontré de la part de certains passagers un niveau de résistance qui était considérable et – semble-t-il – inattendu. Rien n'est cependant venu étayer l'allégation selon laquelle l'un quelconque des passagers aurait, à un quelconque moment, tenu à la main ou utilisé des armes à feu. Aux premiers instants des heurts avec les soldats israéliens sur le pont supérieur, trois d'entre eux ont été désarmés et conduits à l'intérieur du navire. À ce moment, le sentiment d'une menace immédiate pour leur vie ou la crainte de graves dommages corporels pouvaient se comprendre chez certains soldats, ce qui aurait pu justifier l'usage d'armes à feu contre certains des passagers<sup>78</sup>.

166. Le point 9 des principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois précise que «les responsables de l'application des lois ne doivent pas faire usage d'armes à feu contre des personnes, sauf en cas de légitime défense ou pour défendre des tiers contre une menace imminente de mort ou de blessures graves, ou pour prévenir une infraction particulièrement grave mettant sérieusement en danger des vies humaines [...] et seulement lorsque des mesures moins extrêmes sont insuffisantes pour atteindre ces objectifs. Quoi qu'il en soit, ils ne recourront intentionnellement à l'usage meurtrier d'armes à feu que si cela est absolument inévitable pour protéger des vies humaines.».

167. Pourtant, durant toute l'opération de prise de contrôle du *Mavi Marmara*, notamment avant l'assouplissement de la restriction concernant les tirs à balles réelles, les soldats israéliens ont fait un usage meurtrier d'armes à feu, de manière généralisée et arbitraire, ce qui fait qu'un nombre disproportionné de personnes ont perdu la vie ou ont été grièvement blessées. Des moyens moins extrêmes auraient pu être employés pratiquement à chaque stade de l'opération israélienne, car il n'existait aucune menace imminente pour les soldats; par exemple lorsque les soldats ont gagné la passerelle pour prendre le contrôle du navire et lorsqu'ils ont tiré à balles réelles sur des passagers se trouvant sur la proue. Même lorsque les soldats israéliens ont été confrontés à cette situation où trois des leurs étaient blessés et retenus par les passagers, l'objectif qu'était leur libération ne légitimait pas l'usage de la force au-delà des normes internationales applicables, et il appartenait aux soldats de continuer à respecter et préserver les vies humaines et à faire en sorte que les dommages corporels et autres préjudices soient réduits au minimum.

168. Dans ces circonstances, l'usage de moyens moins extrêmes, tels que les armes non létales disponibles, aurait été suffisant pour atteindre l'objectif visé, comme le veut le point 4 des Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois<sup>79</sup>. Une force bien entraînée telle que la force de

<sup>78</sup> Le chef d'état-major de la défense israélienne aurait dit que les règles d'engagement des soldats étaient clairement que les tirs à balles réelles ne devaient dans un premier temps être utilisés que dans des situations où leur vie était menacée, et que cette restriction a ensuite été assouplie s'agissant des manifestants supposément violents, pour répondre au niveau inattendu de résistance violente et alors que l'incertitude régnait quant aux quelques soldats ayant été conduits dans un lieu inconnu. Déposition devant la Commission Turkel du chef d'état-major des forces de défense israéliennes Gabi Ashkenazi (Commission publique d'examen de l'incident maritime du 31 mai 2010, session n° 4, 11 août 2010).

<sup>79</sup> Les responsables de l'application des lois, dans l'accomplissement de leurs fonctions, auront recours autant que possible à des moyens non violents avant de faire usage de la force ou d'armes à feu. Ils ne

défense israélienne aurait dû pouvoir contenir un groupe relativement peu important de passagers armés de bâtons et de couteaux et prendre le contrôle du navire sans provoquer la perte de vies humaines ou occasionner des dommages corporels graves, que ce soit pour les passagers ou pour les soldats.

169. Un grand nombre de passagers blessés l'ont été à des endroits critiques du corps contenant des organes vitaux – l'abdomen, le thorax et la tête. De plus, un certain nombre de passagers qui, manifestement, ne prenaient part à aucune activité visant à résister à l'abordage des forces israéliennes, dont plusieurs journalistes et d'autres personnes qui s'étaient mis à couvert, ont subi des atteintes corporelles qui ont été fatales pour certains. Aucun effort ne semble avoir été fait pour réduire les dommages corporels à certains stades de l'opération et les Israéliens semblent avoir largement fait usage de balles réelles, ce de façon arbitraire. Il est difficile de ne pas conclure qu'à partir du moment où l'ordre a été donné de tirer à balles réelles, plus personne n'était en sécurité. Dans ces conditions, il semble que ce soit pure chance qu'il n'y ait pas eu davantage de morts. Le point 5 des Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois dispose que «lorsque l'usage légitime de la force ou des armes à feu est inévitable, les responsables de l'application des lois: a) en useront avec modération et leur action sera proportionnelle à la gravité de l'infraction et à l'objectif légitime à atteindre; b) s'efforceront de ne causer que le minimum de dommages et d'atteintes à l'intégrité physique et de préserver la vie humaine».

170. Les circonstances de la mort d'au moins six des passagers relèvent d'une certaine manière de l'exécution extrajudiciaire, arbitraire et sommaire. Furkan Doğan et İbrahim Bilgen ont essuyé des tirs à courte distance alors qu'ils gisaient blessés sur le pont supérieur. Cevdet Kiliçlar, Cengiz Akyüz, Cengiz Songür et Çetin Topçuoğlu ont été abattus sur le pont principal alors qu'ils n'étaient impliqués dans aucune activité pouvant constituer une menace pour les soldats israéliens. Dans ces cas là, et peut-être dans le cas d'autres homicides survenus à bord du *Mavi Marmara*, les forces israéliennes se sont rendues coupables d'exécutions extrajudiciaires, arbitraires et sommaires ce que proscriit le droit international des droits de l'homme, en particulier l'article 6 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques<sup>80</sup>.

171. Il apparaît qu'un certain nombre de passagers se trouvant sur le pont supérieur ont en outre été victimes de mauvais traitements alors qu'ils gisaient blessés au sol. Ils ont notamment été brutalisés et insultés, alors que le pont sur lequel ils se trouvaient était déjà sous le contrôle des soldats israéliens. Ces mêmes passagers ont en outre été laissés sans soins médicaux pendant deux à trois heures après la fin de l'opération. Pareillement, des passagers blessés qui se trouvaient à l'intérieur du navire à la fin de l'opération se sont vu refuser des soins médicaux appropriés en dépit des efforts répétés d'autres personnes se trouvant à bord, parmi lesquelles des organisateurs de la flottille, qui demandaient ce type d'assistance. D'autres passagers souffrant de pathologies chroniques se sont également vu refuser leurs médicaments indispensables. Les forces israéliennes ont donc failli à leur obligation de fournir des soins médicaux appropriés à tous les blessés dans les meilleurs délais possibles<sup>81</sup>. Qui plus est, l'usage d'armes à feu aurait dû être précédé d'un

---

peuvent faire usage de la force ou d'armes à feu que si les autres moyens restent sans effet ou ne permettent pas d'escompter le résultat désiré.

<sup>80</sup> Voir les points 1 et 2 des Principes relatifs à la prévention efficace des exécutions extrajudiciaires, arbitraires et sommaires et aux moyens d'enquêter efficacement sur ces exécutions.

<sup>81</sup> Le point 5 c) des Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois précise que ceux-ci «veilleront à ce qu'une assistance et des secours médicaux soient fournis aussi rapidement que possible à toute personne blessée ou autrement affectée».

avertissement clair de l'intention de les utiliser<sup>82</sup>. Si les circonstances des premiers stades de l'arraisonnement sur le pont supérieur peuvent ne pas s'être prêtées à un avertissement, dans les stades ultérieurs de l'opération israélienne visant à prendre le contrôle du navire, en revanche, cet avertissement était certainement possible et nécessaire.

172. La Mission est convaincue qu'une grande partie de la force employée par les soldats israéliens à bord du *Mavi Marmara* et depuis les hélicoptères était superflue, disproportionnée, excessive et inappropriée, et qu'elle s'est traduite en fin de compte par une tuerie et des dommages corporels pour un grand nombre de passagers civils qui étaient évitables. Sur la base des éléments médico-légaux et des constatations relatives aux armes à feu, au moins six de ces homicides peuvent être qualifiés d'exécutions extrajudiciaires, arbitraires et sommaires. Dans cette mesure, les agissements, des forces israéliennes sont à considérer comme autant de violations du droit à la vie et du droit à l'intégrité physique, au sens des articles 6 et 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

173. La Mission est également préoccupée par la nature de la force employée par les forces israéliennes pour intercepter les trois autres bateaux de la flottille: le *Challenger 1*, le *Sfendoni* et l'*Eleftheri Mesogios*. Sur chacun de ces bateaux, quelques passagers ont appliqué de simples techniques de résistance passive – en s'allongeant sur le sol pour gêner les soldats israéliens – comme geste symbolique d'opposition à l'abordage. Pourtant, en prenant le contrôle de ces bateaux, les soldats israéliens ont fait usage d'une force considérable, notamment de grenades incapacitantes, d'armes à électrochocs, de projectiles du type «sac à fèves», tirés à courte distance, de balles de peinture, de balles en plastique, sans oublier la force physique. Ceci s'est traduit par divers types de blessures causées aux passagers, à savoir des brûlures, des contusions, des hématomes et des fractures. Un reporter photographe qui n'offrait aucune résistance passive a subi des brûlures causées par une arme à électrochocs. La Mission a constaté que la force appliquée par les soldats israéliens dans l'interception du *Challenger 1*, du *Sfendoni* et de l'*Eleftheri Mesogios* était superflue, disproportionnée, excessive et inappropriée, et que cela constituait une violation du droit à l'intégrité physique, visée à l'article 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

b) *Droit à la liberté et à la sécurité de la personne et traitement des détenus, y compris torture et peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants*

174. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 9 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques:

«Tout individu a droit à la liberté et à la sécurité de sa personne. Nul ne peut faire l'objet d'une arrestation ou d'une détention arbitraire. Nul ne peut être privé de sa liberté, si ce n'est pour des motifs, et conformément à la procédure prévue par la loi.»

Étant donné que la Mission considère que l'interception israélienne de la flottille était illégale, la détention de passagers à bord de chaque bateau était aussi, de prime abord, illégale.

<sup>82</sup> Aux termes du point 10 des Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois «les responsables de l'application des lois doivent se faire connaître en tant que tels et donner un avertissement clair de leur intention d'utiliser des armes à feu, en laissant un délai suffisant pour que l'avertissement puisse être suivi d'effet, à moins qu'une telle façon de procéder ne compromette indûment la sécurité des responsables de l'application des lois, qu'elle ne présente un danger de mort ou d'accident grave pour d'autres personnes ou qu'elle ne soit manifestement inappropriée ou inutile vu les circonstances de l'incident».

175. La privation de liberté des passagers remplit en outre les critères pour être qualifiée d'arbitraire par nature, selon les définitions adoptées par le Groupe de travail sur la détention arbitraire. Ce dernier qualifie la privation de liberté d'arbitraire au titre de la catégorie I lorsqu'il est manifestement impossible d'invoquer une base légale quelconque qui la justifie.

176. La détention massive de plus de 700 passagers et membres d'équipage à bord des six bateaux était dépourvue de tout fondement légal, était arbitraire par nature et constituait une violation de l'article 9 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

177. D'autre part, personne à bord de la flottille n'a été informé de la raison de cette détention. Le paragraphe 2 de l'article 9 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques précise:

«Tout individu arrêté sera informé, au moment de son arrestation, des raisons de cette arrestation et recevra notification, dans le plus court délai, de toute accusation portée contre lui.».

Alors qu'ils étaient détenus à bord des vaisseaux, durant douze heures, tous les passagers auraient dû être informés du motif de leur détention et de la nature des accusations précises portées contre eux. Cela n'a pas été fait, et, dans certains cas, les demandes adressées en ce sens par des passagers ont été accueillies par des insultes ou des brutalités. Sur cette base, les forces israéliennes concernées ont violé l'article 9 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

178. Durant leur détention à bord du *Mavi Marmara*, les passagers ont subi des traitements cruels et inhumains, et ne respectant pas la dignité inhérente aux personnes ayant été privées de leur liberté. Cela concerne un grand nombre de personnes ayant été forcées de s'agenouiller sur les ponts extérieurs pendant de nombreuses heures et dans des conditions difficiles, les mauvais traitements physiques et les insultes infligés à bon nombre de détenus, la pratique inutile et largement répandue du menottage serré, et le refus de prise en considération des besoins fondamentaux de l'être humain, tels que l'usage de toilettes et l'alimentation. À cela s'ajoutait encore le climat de crainte de violences qui prévalait à bord du bateau et exerçait un effet déshumanisant sur tous les détenus. Sur d'autres bateaux aussi, des personnes se sont vu infliger des traitements également douloureux et des souffrances similaires, dont une ayant été gravement brutalisée pour avoir refusé de remettre son passeport à moins de recevoir un reçu en échange. Le principe premier de l'Ensemble de principes pour la protection de toutes les personnes soumises à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement précise: «Toute personne soumise à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement est traitée avec humanité et avec le respect de la dignité inhérente à la personne humaine.» Plus loin, le principe 6 précise encore: «Aucune personne soumise à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement ne sera soumise à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants. Aucune circonstance quelle qu'elle soit ne peut être invoquée pour justifier la torture ou toute autre peine ou traitement cruel, inhumain ou dégradant.».

179. La Mission est particulièrement concernée par l'usage largement répandu ayant consisté à menotter très étroitement les passagers à bord du *Mavi Marmara* en particulier et, dans une certaine mesure, du *Challenger 1*, du *Sfendoni* et de *l'Eleftheri Mesogios*. De nombreux passagers ont évoqué les douleurs et les souffrances causées par le fait d'avoir été entravés par des menottes en plastique excessivement serrées, souvent derrière le dos, ce qui ne faisait qu'intensifier la souffrance. Bon nombre d'entre eux ont souffert de désordres neurologiques jusqu'à trois mois après les événements. Comme cela a été souligné, la manière dont les menottes ont été utilisées sur des passagers à bord de la flottille est

caractéristique de l'usage systématique des menottes par les forces israéliennes, qui procède de la volonté de provoquer des douleurs et des lésions<sup>83</sup>. La Mission est convaincue que la manière dont les passagers ont été menottés n'était manifestement pas nécessaire et que cela a été fait avec l'intention délibérée de leur occasionner des douleurs et des souffrances.

180. La torture est interdite, comme le dispose l'article 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, qui n'est pas susceptible de dérogation. De plus, l'article premier de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants précise:

Aux fins de la présente Convention, le terme «torture» désigne tout acte par lequel une douleur ou des souffrances aiguës, physiques ou mentales, sont intentionnellement infligées à une personne aux fins notamment d'obtenir d'elle ou d'une tierce personne des renseignements ou des aveux, de la punir d'un acte qu'elle ou une tierce personne a commis ou est soupçonnée d'avoir commis, de l'intimider ou de faire pression sur elle ou d'intimider ou de faire pression sur une tierce personne, ou pour tout autre motif fondé sur une forme de discrimination quelle qu'elle soit, lorsqu'une telle douleur ou de telles souffrances sont infligées par un agent de la fonction publique ou toute autre personne agissant à titre officiel ou à son instigation ou avec son consentement exprès ou tacite.

Le paragraphe 2 de l'article 2 de la même Convention souligne l'interdiction absolue de la torture:

Aucune circonstance exceptionnelle, quelle qu'elle soit, qu'il s'agisse de l'état de guerre ou de menace de guerre, d'instabilité politique intérieure ou de tout autre état d'exception, ne peut être invoquée pour justifier la torture.

Dans la mesure où les abus qui ont été commis sont assimilables à une punition délibérée des passagers ou ont constitué une tentative d'intimidation ou de coercition d'un ou de plusieurs passagers pour leur participation à la flottille et/ou pour avoir, par leurs actes, tenté d'empêcher l'interception de la flottille, les traitements ainsi infligés peuvent être considérés comme des actes de torture.

<sup>83</sup> En juin 2009, le Comité public contre la torture en Israël (PCATI) a publié un rapport sur l'usage des menottes par les forces de défense israéliennes intitulé «Shackling as a form of torture and abuse» (Le menottage comme forme de torture et de maltraitance). Le PCATI fait le constat suivant: «Les soldats menottent systématiquement les détenus dans le but de les humilier et de leur infliger des douleurs dès le moment où ils sont arrêtés et pendant toute la durée de leur transfert jusqu'aux divers lieux d'interrogatoire. Le caractère systématique de cette pratique donne à penser que les souffrances occasionnées aux détenus sont délibérément ignorées et que le but est peut-être précisément de faire souffrir. Ce traitement a fréquemment pour effet de briser la volonté du détenu et de l'"amollir" avant son arrivée au lieu d'interrogatoire. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des mineurs. L'usage systématique de la position de menottage évoquée plus haut peut également refléter la volonté d'infliger une sanction collective et d'intimider les personnes se trouvant en détention pour raisons de sécurité de manière générale. Tous les mois, le PCATI reçoit des dizaines de plaintes décrivant cette forme de "mise aux fers". Au cours de la seule année passée, le PCATI a enregistré 574 cas de ce type. Même si ce chiffre ne constitue certainement que la partie émergée de l'iceberg, il peut être indicatif de l'ampleur du phénomène.». On trouvera en annexe au présent rapport l'avis médical d'une spécialiste en neurologie, le docteur Hannah-Bettina Steiner-Birmanns. Elle explique ceci: «Le menottage serré – c'est-à-dire qu'aucun espace n'est laissé entre les menottes étroites en plastique rigide et la peau du détenu – exerce une forte pression sur les poignets. Si le détenu les conserve longtemps, elles entraînent des écorchures et des lésions aux tissus cutanés tendres de cette partie du corps, ainsi que des hématomes, voire des fractures des os. Les menottes pressent également sur les nerfs de la paume, ce qui entraîne une paralysie et une perte de sensation dans les paumes. Ces lésions neurologiques peuvent avoir un caractère temporaire, mais peuvent aussi être définitives. Du point de vue du neurologue, le menottage serré peut occasionner des lésions soit temporaires, soit irréversibles pour le détenu, et en conséquence, il serait souhaitable de moins serrer les menottes.».

181. Par conséquent, la Mission juge que la manière dont les forces israéliennes ont traité les passagers à bord du *Mavi Marmara* et, dans certains cas, du *Challenger 1*, du *Sfendoni* et de l'*Eleftheri Mesogios*, relève de la qualification de traitements cruels, inhumains et dégradants et, dans la mesure où cela s'est fait en outre avec la volonté de punir, de la torture. Il s'agit donc d'une violation de l'article 7 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques et du paragraphe 1 de l'article 10 de la Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants.

c) *Violations possibles de la quatrième Convention de Genève et du droit international humanitaire coutumier*

182. En plus des violations du droit international des droits de l'homme précédemment citées, la Mission considère que les mêmes circonstances factuelles apportent a priori la preuve que des personnes protégées ont été victimes de violations du droit international humanitaire commises par les forces israéliennes pendant l'interception, à savoir des homicides délibérés, des actes de torture ou des traitements inhumains délibérément infligés pour causer de grandes souffrances ou porter des atteintes graves à l'intégrité physique ou à la santé, ce que prohibe l'article 147 de la quatrième Convention de Genève.

## C. Détention en Israël et expulsion des passagers de la flottille

### 1. Description des faits et constatations

183. La Mission a constaté que les faits exposés ci-dessous ont été établis de manière satisfaisante.

a) *Traitement des passagers dans le port d'Ashdod*

184. Tous les navires de la flottille qui ont été interceptés ont été escortés jusqu'au port israélien d'Ashdod, où un centre de traitement avait été installé au préalable sous des tentes dressées sur le quai pour recevoir les passagers. Le *Challenger 1*, navire le plus rapide de la flottille, est arrivé le 31 mai vers 11 heures et le *Mavi Marmara* est arrivé le dernier vers 18 heures le même jour. Compte tenu du nombre de passagers, le processus de débarquement a été extrêmement long. Certains passagers du *Mavi Marmara* ont dit qu'ils avaient dû attendre à l'intérieur du navire sous la surveillance de gardes armés jusqu'à douze heures après être arrivés au port, et certains n'ont débarqué que le lendemain matin.

185. Les navires ont été accueillis par des foules de soldats et parfois de civils, y compris des écoliers, agitant des drapeaux sur le quai et acclamant le retour des forces israéliennes. Certains passagers ont dit avoir été hués ou moqués par les gens sur le quai. Il y avait aussi des équipes de télévision et des journalistes qui enregistraient le débarquement des passagers. De nombreux passagers ont déclaré que le fait d'être ainsi «exhibés» devant les médias et des foules parfois hostiles était une expérience troublante et humiliante.

186. Les passagers blessés qui n'avaient pas été évacués par avion ont été examinés par des médecins et envoyés dans des hôpitaux proches pour être soignés. Certains passagers gravement blessés ont dû descendre du *Mavi Marmara* sans aide. Compte tenu du temps nécessaire pour faire débarquer et traiter tous les passagers, certains blessés ont dû attendre très longtemps avant d'être examinés et envoyés à l'hôpital. D'autres n'ont été examinés que plus tard, après être arrivés à la prison.

187. Lors du traitement, tous les passagers ont reçu des documents officiels qu'ils devaient signer. Ces documents existaient en plusieurs langues – anglais, turc et arabe – mais la plupart des passagers ont dit avoir reçu des documents rédigés en hébreu dont le contenu ne leur a pas été expliqué. D'après ceux qui ont pu comprendre le texte, le signataire reconnaissait être entré illégalement en Israël et consentait à être expulsé et

interdit de territoire pendant dix ans. On a dit à certains passagers qu'ils seraient remis en liberté et rapatriés plus rapidement s'ils signaient ce document mais que s'ils refusaient, ils resteraient longtemps en détention dans l'attente de la procédure judiciaire.

188. Presque tous les passagers ont refusé de signer le document en arguant qu'ils avaient été conduits en Israël contre leur gré alors qu'ils se trouvaient dans les eaux internationales, ou parce qu'ils ne voulaient pas signer un texte qu'ils ne comprenaient pas. Des officiers israéliens ont déployé des efforts concertés pour contraindre les passagers à signer les formulaires. Certains passagers ont signé sous la contrainte après avoir annoté le texte pour préciser les circonstances de leur entrée en Israël ou indiquer qu'ils signaient «sous réserve». Certains passagers ont été menacés de violences physiques parce qu'ils refusaient de signer, d'autres ont été battus ou maltraités pour avoir refusé de signer ou avoir conseillé à d'autres personnes de ne pas signer. Les efforts faits pour convaincre les passagers de signer les formulaires se sont poursuivis à l'aéroport, presque jusqu'à l'heure du départ.

189. Les passagers ont été soumis à une série de fouilles méticuleuses, y compris des fouilles à nu. Bien que les femmes aient été en général fouillées par des agentes, certaines se sont plaintes d'avoir été fouillées entièrement ou partiellement sous les yeux d'agents. Certains hommes ont déclaré avoir été soumis ou menacés d'être soumis à un examen des cavités corporelles. Selon plusieurs passagers, les fouilles ont été délibérément dégradantes et humiliantes, accompagnées de railleries, de provocations et d'insultes et de violences physiques. Pendant leur détention en Israël, de nombreux passagers ont été fouillés à plusieurs reprises, longtemps après que cela puisse avoir une quelconque utilité pour la sécurité.

190. Pendant le traitement, les passagers ont été photographiés pour les besoins des documents officiels ou, dans certains cas, à titre de «trophée». Le traitement de certains passagers a également été enregistré sur bande vidéo. Les empreintes digitales de passagers ont été prises et, dans certains cas, des prélèvements d'ADN ont été effectués. Alors que certains ont pu refuser de donner leurs empreintes digitales, pour d'autres, elles ont été prises de force. Une victime et des témoins ont décrit de manière saisissante la manière dont un passager grec a été roué de coups pour avoir refusé de donner ses empreintes digitales aux autorités israéliennes. Le passager a été traîné sur le sol sur une certaine distance, puis entouré d'un grand nombre d'agents israéliens qui l'ont roué de coups et lui ont notamment délibérément fracturé la jambe. Il n'a été fait aucun cas de ses appels à l'aide et un témoin a noté que des agents en uniforme, hommes et femmes, se moquaient de lui. Le passager n'a été soigné pour sa fracture qu'après avoir quitté Israël.

191. Les passagers ont également été soumis à un examen médical, même si certains ont eu la possibilité de refuser et l'ont fait. Beaucoup ont estimé que les examens médicaux avaient été rapides et de pure forme. Les médicaments de certains passagers qui suivaient un traitement médical spécial en raison de leur état de santé avaient été confisqués par les soldats ou laissés à bord des navires. Les demandes visant à récupérer ces médicaments n'ont pas été satisfaites rapidement même si certaines personnes ont eu leurs médicaments plus tard, après des demandes répétées.

192. Outre les exemples décrits ci-dessus, il y a eu d'autres cas de violences physiques infligées à des passagers jugés non coopératifs, qui ont entraîné des blessures physiques et des traumatismes. À un passager qui protestait contre la façon dont les passagers étaient traités, un officier israélien a répondu: «Vous êtes en Israël maintenant; vous n'avez aucun droit.»

193. Les passagers n'ont pas pu prendre contact avec un avocat ou avec les services consulaires pendant qu'ils se trouvaient dans le port. Certains ont déclaré qu'il y avait des interprètes disponibles dans certaines langues et que certains fonctionnaires chargés du

traitement parlaient d'autres langues que l'hébreu. Cependant, de nombreux passagers ne pouvaient pas comprendre ce qu'on leur disait.

194. L'épouse d'un des passagers décédés a été traitée sans le moindre égard pour son deuil. Elle n'a pas été autorisée à téléphoner pour informer sa famille de sa perte. Dans certains cas, les membres d'une même famille ont été séparés et maintenus dans l'ignorance complète du sort et de l'état de leurs parents jusqu'à leur rapatriement. Cette séparation a aggravé la détresse et l'angoisse ressenties par les passagers.

b) *Détention des passagers et de l'équipage à la prison d'Ella près de Beersheva*

195. Après le traitement à Ashdod, la plupart des passagers ont été transférés par groupes à la prison d'Ella près de Beersheva, ce qui représente un voyage d'une à deux heures par la route. Les passagers ont été transférés dans des véhicules pénitentiaires ordinaires aux fenêtres grillagées. Certains ont dû patienter dans les véhicules pendant plusieurs heures. Un des passagers a dit qu'il avait passé vingt heures à attendre dans un fourgon cellulaire, à Ashdod et à la prison. De nombreux passagers se sont plaints de ce qu'il faisait très froid dans les fourgons parce que la climatisation était trop forte. D'autres se sont plaints d'avoir été enfermés pendant de longues heures en plein soleil dans des fourgons aux fenêtres fermées, de sorte que l'atmosphère devenait étouffante. Il n'a été tenu aucun compte des demandes visant à faire régler la température ou à aller aux toilettes, sinon, dans certains cas, pour répondre par des menaces de violences ou par des violences réelles.

196. Lorsqu'ils sont arrivés à la prison, la plupart des passagers ont été placés dans des cellules par groupes de quatre personnes au plus. Plusieurs passagers ont dit qu'ils avaient été placés à l'isolement et n'avaient pas vu les autres passagers jusqu'à ce qu'ils quittent la prison.

197. La plupart des témoins ont indiqué que les conditions à la prison étaient acceptables, même si certains se sont plaints d'avoir dû, à leur arrivée, nettoyer les cellules et les parties communes. Certains ont aussi dit que les toilettes ne fonctionnaient pas correctement et certains, notamment des femmes, ont indiqué avoir été mal à l'aise dans les douches parce qu'elles étaient équipées de caméras de surveillance. En général, les passagers ont reçu de la nourriture et de l'eau. De nombreux passagers se sont plaints d'avoir été empêchés de dormir à cause des appels réguliers, du bruit fait par les gardiens et d'autres nuisances délibérées.

198. De nombreux passagers ont été soumis à des interrogatoires supplémentaires pendant leur détention, à plusieurs reprises aux dires de certains. Plusieurs ont affirmé avoir été maltraités au cours de ces interrogatoires.

199. La plupart des témoins ont affirmé qu'ils n'étaient toujours pas autorisés à voir un avocat et à prendre contact avec leur ambassade. Des avocats d'une ONG israélienne d'aide judiciaire ont déclaré avoir tenté à plusieurs reprises de rendre visite aux détenus, mais s'être vu refuser l'entrée pendant un certain temps. Lorsqu'ils ont été autorisés à entrer, les avocats n'ont pu passer que très peu de temps avec chaque détenu, de sorte qu'ils pouvaient seulement s'entretenir brièvement avec lui. Certains passagers ont reçu la visite du représentant de leur ambassade mais cela n'a pas été le cas de la plupart. Bien qu'il y ait eu un certain accès au téléphone, les cartes téléphoniques, lorsqu'elles ont été distribuées, avaient un temps d'appel si limité qu'il était pratiquement impossible de téléphoner à l'étranger.

200. Aucun ressortissant étranger détenu à Beersheva n'a été inculpé d'une quelconque infraction ni traduit devant un juge. Un passager, cependant, après avoir fait valoir son droit de comparaître devant un juge, a été traduit devant ce qu'il a estimé être un «tribunal fictif», à proximité de l'aéroport, pour faire confirmer son expulsion.

c) *Mauvais traitement des passagers à l'aéroport et rapatriement*

201. En fonction de leur heure d'arrivée, les passagers ont été détenus de vingt-quatre à soixante-douze heures. Les Jordaniens et les ressortissants d'autres pays n'ayant pas de relations diplomatiques avec Israël ont été remis en liberté rapidement et conduits en Jordanie par la route. La plupart des passagers ont été emmenés de la prison à l'aéroport international Ben Gourion de Tel-Aviv pour être rapatriés par voie aérienne. De nombreux passagers se sont plaints d'avoir dû de nouveau attendre plusieurs heures au soleil à l'intérieur de fourgons cellulaires, tant à la prison qu'à l'arrivée à l'aéroport, pendant la phase d'expulsion. Une femme, accablée par l'atmosphère oppressante du fourgon où elle se trouvait, a affirmé qu'elle n'avait pas eu le droit d'aller aux toilettes alors qu'elle avait dit clairement qu'elle avait ses règles.

202. Les témoignages les plus choquants fournis à la Mission, après ceux concernant la violence sur le *Mavi Marmara*, sont peut-être les récits concordants de plusieurs actes de violence extrême et gratuite commis par des agents israéliens en uniforme sur la personne de certains passagers dans le terminal de l'aéroport international Ben Gourion, le jour de l'expulsion. Ces récits sont assez concordants et frappants pour être incontestables. Un nombre intimidant de soldats et de policiers armés se trouvaient dans l'aérogare. Selon certains passagers, ces agents étaient «prêts à en découdre». À ce stade de la procédure, tous les passagers avaient été soumis à de multiples fouilles et étaient entièrement sous le contrôle des Israéliens. La plupart des passagers refusaient toujours de signer les documents d'expulsion et certains étaient déterminés à mettre en question la légalité de la procédure, en insistant pour qu'un tribunal confirme leur expulsion. Aucune des violences décrites ne semble avoir été justifiée.

203. Des passagers qui se trouvaient dans la zone de contrôle des passeports ont vu un passager âgé traité avec brutalité après avoir subi ce qui semblait être un passage à tabac. Lorsque d'autres passagers, notamment des Irlandais et des Turcs, ont protesté, ils ont été chargés par des soldats armés de matraques. Pendant cet assaut, une trentaine de passagers ont été frappés jusqu'à tomber et les soldats leur ont donné des coups de pied et de poing. On a vu un des passagers irlandais recevoir des coups particulièrement violents sur la tête et être maintenu en position d'asphyxie posturale quasiment jusqu'au point de suffocation. Selon ce passager, qui a ensuite été conduit dans une cellule de détention, ses agresseurs étaient des policiers.

204. Un des passagers turcs pris dans la mêlée a dit qu'il avait ensuite été emmené par des soldats, attaché avec des menottes métalliques, soulevé par celles-ci, conduit dans une petite pièce et roué de coups par cinq soldats tandis que d'autres faisaient écran pour qu'on ne voie pas la scène de l'extérieur. Dans ce cas, la police est intervenue pour mettre fin à la violence.

205. Un certain nombre de femmes ont été bousculées par des soldats, l'une d'elles étant frappée à coups de poings. Elles ont également subi des moqueries à caractère sexuel.

206. Dans un autre cas, un passager a été agressé physiquement par 17 agents lorsqu'il a refusé de signer le document d'expulsion, a reçu des coups de pied à la tête et a été tenu en joue. Un certain nombre de passagers avaient décidé de résister à l'expulsion pour avoir l'occasion de démontrer leur innocence devant un tribunal israélien. Les Israéliens ont considéré que c'était une provocation.

207. Un médecin a donné un compte rendu détaillé du traitement qu'il avait subi. À son arrivée à l'aéroport, l'agent qui l'accompagnait l'a bousculé et a tenté de le faire trébucher dans l'escalier. Le médecin a ensuite été insulté lorsqu'il est passé à un point de contrôle. Un agent l'a giflé à l'arrière de la tête et quand il a protesté, il a été pris à partie par un groupe d'agents en uniforme, jeté à terre et frappé à plusieurs reprises à coups de poing et de pied. Il a ensuite été traîné hors de la vue des autres passagers et les violences ont repris.

On a tenté de lui briser les doigts. Il a été attaché les mains dans le dos avec des menottes métalliques si serrées qu'il a perdu toute sensibilité dans une main. Il a ensuite été hissé par les menottes et poussé contre un mur. Quand il a demandé que les menottes soient desserrées, on lui a répondu que c'était le prix à payer pour avoir tenté de se rendre à Gaza et que «ce serait bon pour sa santé». Le médecin portait une veste indiquant clairement sa qualité; d'après lui, ces violences étaient parfaitement gratuites.

208. Il y a eu d'autres cas de violences isolées contre des passagers jugés non coopératifs. On a vu la police tordre le bras d'un des passagers dans son dos, jusqu'à le casser. Un autre passager a été frappé à coups de pied et de poing par une dizaine de soldats, menotté et conduit en voiture dans un lieu situé à dix à quinze minutes de là, puis maltraité par des soldats pendant deux heures. Quand il est revenu à l'aéroport, il saignait de la tête.

209. À l'aéroport, un grand nombre de soldats et de policiers se sont rendus coupables de manquements graves et non professionnels à la discipline militaire et dans la plupart des cas, les officiers qui les commandaient ne sont pas intervenus rapidement. Nombre de leurs actes constituaient certainement des infractions pénales au regard du droit israélien.

210. La plupart des passagers, sans distinction de nationalité, ont été expulsés d'Israël à bord d'avions fournis par le Gouvernement turc. Les détenus jordaniens ont cependant été expulsés par autobus via la frontière terrestre entre Israël et la Jordanie. Les passagers grecs ont été renvoyés à Athènes à bord d'un avion militaire envoyé par le Gouvernement grec. Au moins un passager ayant une double nationalité, dont la nationalité israélienne, a choisi de ne pas être expulsé pour ne pas compromettre cette nationalité. Il a été menacé de poursuites mais a été remis en liberté en Israël et a ensuite quitté le pays sans en être empêché.

211. Certains passagers ont dû attendre pendant des heures à bord de leur avion pendant que les procédures d'expulsion des autres passagers étaient en cours. Certains ont dit qu'ils sont montés à bord de l'avion le matin mais n'ont décollé qu'après minuit.

d) *Traitement des passagers blessés dans les hôpitaux israéliens*

212. Selon des sources israéliennes, 31 passagers blessés du *Mavi Marmara* ont été transportés par voie aérienne dans différents hôpitaux de Tel-Aviv, Jérusalem, Haïfa et d'autres villes. Tous les témoins ont déclaré qu'il y avait des gardes – policiers ou soldats, ou les deux – au chevet des patients ou postés à l'extérieur des chambres. Les blessés sont restés dans les hôpitaux de trois à cinq jours sous traitement médical et ont ensuite été transférés en Turquie par avion. La plupart ont ensuite été conduits directement à l'hôpital Atatürk d'Ankara pour y poursuivre leur traitement.

213. Certains des passagers traités dans les hôpitaux israéliens ont reconnu avoir été bien traités par le personnel médical, mais d'autres ont fait état de violences verbales et de sarcasmes de la part de leurs gardiens. Plusieurs témoins ont dit qu'ils n'avaient pas pu dormir durant leur séjour à l'hôpital en raison, dans certains cas, des nuisances délibérées causées par les gardes. Comme les autres passagers retenus au port d'Ashdod, ceux qui étaient hospitalisés ont été soumis aux mêmes interrogatoires répétés menés par des policiers ou des soldats et aux mêmes fortes pressions pour signer des documents rédigés en hébreu. Certains ont reçu la visite d'un représentant de leur ambassade ou de représentants du Comité international de la Croix-Rouge.

214. Beaucoup de ceux qui ont été soignés dans des hôpitaux israéliens ont déclaré avoir été attachés à leur lit par des menottes métalliques classiques pendant tout leur séjour. Certains étaient également attachés par les chevilles. Alors que ces personnes étaient grièvement blessées, elles ont été menottées au mépris manifeste de leurs blessures.

## 2. Analyse juridique du traitement des passagers en Israël

### a) *Arrestation ou détention arbitraires ou illégales*

215. Comme exposé plus haut, le paragraphe 1 de l'article 9 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques protège contre l'arrestation ou la détention arbitraires. Vu que l'interception de la flottille par Israël était illégale, la détention des passagers et des membres de l'équipage des sept navires à Ashdod était de prime abord illégale elle aussi, puisque le fait pour les autorités israéliennes d'avoir détenu et transporté les intéressés en Israël était dépourvu de base légale. Les passagers se sont retrouvés en Israël à la suite d'un acte illicite de l'État israélien. Les autorités israéliennes étaient par conséquent tenues de traiter ces personnes conformément à leurs obligations internationales relatives aux droits de l'homme. Or lorsque ces passagers sont arrivés en Israël, les autorités israéliennes ont tenté de masquer l'illégalité de l'interception sous un voile de légalité.

216. Dès l'arrivée à Ashdod, les autorités israéliennes ont entrepris de faire signer aux passagers certains documents qu'elles considéraient comme constituant un aveu d'entrée illégale en Israël. La quasi-totalité des passagers a refusé de signer ces documents, arguant qu'ils avaient conduits en Israël contre leur gré et ne pouvaient dès lors pas être tenus responsables d'être entrés illégalement dans le pays. Ils ont contesté la conclusion selon laquelle ils pouvaient être reconnus coupables d'entrée illégale dans le pays alors qu'ils avaient été victimes d'un acte illicite de l'État israélien. La Mission partage ce point de vue et considère que le maintien en détention des passagers à Ashdod, à Beersheva et à l'aéroport n'est que le prolongement de la détention illégale ordonnée par les soldats à bord des navires, après l'interception.

217. Certains passagers ont voulu contester la légalité de cette détention pour appeler l'attention sur les actes illicites qui étaient à l'origine de leur arrivée en Israël. Ils ont insisté sur leur droit d'être déférés devant un juge et ont déclaré avoir reçu des convocations devant le tribunal pour répondre d'accusations. La Mission n'a reçu aucune copie d'une pièce de procédure émanant d'un tribunal israélien indiquant que des charges pénales avaient été retenues contre de ressortissants étrangers présents sur la flottille. Si tel a été le cas, cela constituerait un manquement au droit à un procès équitable devant un tribunal indépendant, impartial et compétent que consacre l'article 14 du Pacte international.

### b) *Torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains et dégradants*

218. Les autorités israéliennes étaient tenues à tout moment de traiter les détenus dans le respect des obligations internationales relatives aux droits de l'homme souscrites par Israël, et de protéger leur intégrité. La Mission considère qu'alors que la phase de détention était censée s'inscrire dans le cadre de la légalité, l'hostilité permanente envers les passagers a ouvert la voie à des abus.

219. Dans les témoignages des passagers figurent des allégations crédibles concernant des violences physiques et mauvais traitements commis par des officiers, soldats et policiers israéliens au centre d'acheminement d'Ashdod, à la prison et à l'aéroport. Dans certains cas, il s'agissait semble-t-il d'une violence gratuite et dans d'autres, d'une violence exercée à des fins précises, par exemple contraindre les passagers à respecter certaines procédures (signature de formulaires, relevé d'empruntes digitales) ou les sanctionner en cas de refus. La Mission estime que des actes de torture ont été commis par des agents de l'État israélien envers les passagers de leur détention en Israël, ce en violation de l'article premier de la Convention contre la torture et des articles 7 et 10 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

220. On a signalé d'autres cas de comportements humiliants de la part d'officiers israéliens qui sans constituer des actes de torture pourraient être assimilables à des traitements cruels, inhumains ou dégradants au sens de l'article 16 de la Convention contre la torture. Les règles de procédure acceptées en matière de fouilles corporelles, qui visent à protéger la dignité de la personne, n'ont pas toujours été respectées; la fréquence des fouilles corporelles donne à penser qu'elles procédaient davantage d'une volonté d'humilier et de dégrader plutôt que d'un souci de sécurité. La Mission voudrait appeler en particulier l'attention sur le fait que le traitement infligé par des fonctionnaires israéliennes à certaines femmes détenues au centre d'acheminement est rien moins qu'un comportement acceptable.

c) *Présentation des détenus au public*

221. Les passagers et membres d'équipage débarqués à Ashdod ne peuvent être qualifiés de prisonniers de guerre; pourtant la scène de l'arrivée sur le quai, telle que décrite par ceux qu'a entendus par la Mission, ressemble à s'y méprendre à un «triomphe» au cours duquel des prisonniers de guerre sont exhibés devant une foule brandissant des drapeaux. Des prisonniers de guerre auraient été protégés d'une telle humiliation par l'article 13 de la troisième Convention de Genève qui offre une protection contre les insultes et la curiosité publique. En tant que civils, les passagers de la flottille auraient dû bénéficier de cette protection élémentaire, qui découle également des dispositions générales de droit coutumier protégeant les civils contre les atteintes à leur dignité. Le fait qu'une telle protection n'ait pas été accordée par les autorités israéliennes peut également être considéré comme constituant, notamment, une violation de la présomption d'innocence énoncée à l'article 14, paragraphe 2, du Pacte international, de même que la présentation au public des passagers qui étaient soupçonnés d'avoir commis des infractions pénales. Qu'ils aient ou non été soupçonnés d'avoir commis une infraction pénale, tous les passagers de la flottille auraient dû être protégés de la curiosité publique.

d) *Droit à la sécurité de la personne et à la dignité humaine*

222. Les graves violences physiques infligées par des militaires israéliens et/ou des policiers à des passagers à l'aéroport international Ben Gourion, constituent à l'évidence des violations graves du droit à la protection reconnu aux détenus conformément au droit international des droits de l'homme et au droit international humanitaire. L'article 9 du Pacte international énonce le droit à la sécurité de la personne; tandis que son article 10 garantit le droit de toute personne privée de liberté d'être traitée avec humanité et avec le respect de la dignité inhérente à la personne humaine. Les traitements infligés aux passagers détenus à l'aéroport ayant été le fait de soldats et de policiers, parfois avec le consentement de leurs supérieurs hiérarchiques, ils peuvent également être considérés comme des actes de torture. Pour la Mission, il semble évident que les actes perpétrés à l'aéroport, alors que les passagers étaient sous l'entier contrôle des autorités, répondaient à la volonté de certains groupes d'officiers de donner une leçon aux passagers juste avant le départ.

223. Les autres cas signalés de violences physiques et de mauvais traitements commis lors de la détention et au cours de la procédure d'expulsion constituent également des violations du droit à la sécurité de la personne.

224. Le Code de conduite pour les responsables de l'application des lois (1979) énonce certaines obligations élémentaires que l'ensemble des militaires et policiers qui s'occupaient des passagers devaient respecter. Il leur incombait notamment de respecter et de protéger la dignité humaine et de défendre et de protéger les droits fondamentaux de toute personne (art. 2), de recourir à la force seulement en cas de stricte nécessité et dans la mesure exigée dans l'accomplissement de leurs fonctions (art. 3) et de n'infliger, susciter

ou tolérer un acte de torture ou quelque autre peine ou traitement cruel, inhumain ou dégradant (art. 5). Toutes ces obligations ont été violées par certains officiers israéliens à différents stades du processus de détention et d'expulsion.

e) *Autres droits du détenu*

225. Indépendamment de la légalité, réelle ou supposée, de la détention des passagers de la flottille en Israël, l'État israélien était tenu d'accorder aux intéressés certains droits élémentaires de la personne détenue. Les faits, tels que présentés à la Mission, montrent que ces droits n'ont pas été respectés dans plusieurs cas.

226. L'article 10 du Pacte international dispose que toute personne privée de liberté est traitée avec humanité et avec le respect dû à la dignité inhérente à chaque être humain. Cette disposition est complétée, notamment, par l'Ensemble de principes pour la protection de toutes les personnes soumises à une forme quelconque de détention ou d'emprisonnement (1988) et par le Code de conduite pour les responsables de l'application des lois (1979). Malgré la mise en place à Ashdod d'un système d'acheminement des passagers débarqués, il est évident que ces passagers ont été en butte à l'hostilité des officiers chargés de s'occuper d'eux, hostilité qui a favorisé des comportements contraires aux exigences élémentaires d'un traitement civilisé de la personne détenue.

227. En raison de problèmes d'ordre linguistique, il a été difficile de faire comprendre à l'ensemble des passagers débarqués les processus et procédures juridiques dont ils faisaient l'objet. Les autorités israéliennes se sont certes efforcées de fournir des documents dans des langues autres que l'hébreu, et parmi les agents israéliens présents, certains parlaient l'anglais, l'arabe et le turc, mais il n'en demeure pas moins que de nombreux passagers n'ont pas compris ce qui leur arrivait. Le paragraphe 2 de l'article 9 du Pacte international exige que les personnes détenues soient tenues informées des motifs de leur arrestation et de leur détention. Le principe 14 de l'Ensemble de principes énonce que toute personne qui ne comprend ou ne parle pas suffisamment bien la langue utilisée par les autorités responsables de son arrestation, de sa détention ou de son emprisonnement, a le droit de recevoir sans délai, dans une langue qu'elle comprend, certains renseignements précis concernant son arrestation et sa détention, et de bénéficier de l'assistance, gratuite si besoin est, d'un interprète dans le cadre de la procédure judiciaire qui fait suite à son arrestation. La Mission estime qu'un grand nombre de détenus se sont vu dénier ces droits.

228. Il apparaît en outre que certains détenus ont été volontairement mal renseignés par les agents israéliens sur leur situation juridique, notamment lorsqu'il leur a été demandé de signer des documents relatifs à leur expulsion. Dans un cas extrême signalé à la Mission, une personne s'est entendu dire que quiconque refusait de signer le formulaire d'expulsion encourait la peine de mort – assertion que le détenu n'a pas pris au sérieux. Le principe 21 de l'Ensemble de principes interdit d'abuser de la situation d'une personne détenue ou emprisonnée pour la contraindre à avouer, à s'incriminer de quelque autre façon ou à témoigner contre toute autre personne.

229. De nombreux détenus ont expressément sollicité, à de maintes reprises, l'accès à un avocat et/ou aux services consulaires de leurs ambassades et représentants diplomatiques en Israël. Certains détenus ont de fait reçu la visite d'avocats commis d'office et de représentants consulaires, mais d'autres non. En vertu du principe 17 de l'Ensemble de principes: «Toute personne détenue pourra bénéficier de l'assistance d'un avocat. L'autorité compétente l'informerá de ce droit promptement après son arrestation et lui fournira des facilités raisonnables pour l'exercer.». L'alinéa 2 du principe 16 dispose en outre que:

«S'il s'agit d'une personne détenue étrangère, elle sera aussi informée sans délai de son droit de communiquer par des moyens appropriés avec un poste consulaire ou la mission diplomatique de l'État dont elle a la nationalité ou qui est

autrement habilitée à recevoir cette communication conformément au droit international, ou avec le représentant de l'organisation internationale compétente si cette personne est réfugiée ou est, d'autre façon, sous la protection d'une organisation intergouvernementale.».

Conformément à cette disposition, toute communication doit avoir lieu ou être autorisée sans délai. La plupart des détenus qui ont pu accéder à un représentant consulaire ne se sont vu accorder ce droit que plusieurs jours après avoir été placés en détention et avoir présenté une demande à cet effet.

230. Le principe 18 dispose que toute personne détenue ou emprisonnée est autorisée à communiquer avec son avocat et à le consulter, et dispose du temps et des facilités nécessaires pour s'entretenir avec lui. Les avocats israéliens commis d'office qui ont eu accès à certains détenus n'ont pas pu s'entretenir plus de quelques minutes avec chacun d'eux, compte tenu du temps de visite imparti par les autorités.

231. Tous les détenus se sont plaints de ne pas avoir été autorisés à accéder aux moyens de contacter leur famille, qui devaient être bouleversées et inquiètes après avoir appris par les médias l'interception de la flottille. Dans un cas extrême, qui trahit un manque de sensibilité, l'épouse d'une personne décédée n'a pas pu appeler sa famille pour les informer de son deuil. Des téléphones ont certes été mis à la disposition de certains passagers détenus dans certains lieux, mais ils n'ont pas suffi pour passer les nombreux appels téléphoniques à l'étranger que supposait la présence de ce groupe particulier de détenus originaires de plus d'une quarantaine de pays. L'alinéa premier du principe 16 de l'Ensemble de principes énonce que dans les plus brefs délais après l'arrestation, et après chaque transfert d'un lieu de détention ou d'emprisonnement à un autre, la personne détenue ou emprisonnée pourra aviser ou requérir l'autorité compétente d'aviser les membres de sa famille ou, s'il y a lieu, d'autres personnes de son choix, de son arrestation, de sa détention ou de son emprisonnement, ou de son transfert et du lieu où elle est détenue. Il convient de satisfaire sans délai à cette obligation.

*f) Traitement, durant leur détention, des personnes blessées*

232. Même si cet examen n'était que de pure forme, la plupart des passagers ont été examinés par un médecin, conformément au principe 24 de l'Ensemble de principes, en vertu duquel toute personne détenue ou emprisonnée se verra offrir un examen médical approprié dans un délai aussi bref que possible après son entrée dans le lieu de détention ou d'emprisonnement.

233. Dans plusieurs cas, des passagers blessés, dont ceux blessés du fait des violences perpétrées par les agents israéliens, ne se sont pas vu immédiatement offrir un examen médical. L'article 6 du Code de conduite énonce que les responsables de l'application des lois doivent veiller à ce que la santé des personnes dont ils ont la garde soit pleinement protégée et, en particulier, prendre immédiatement des mesures pour que des soins médicaux soient dispensés chaque fois que cela s'impose.

## **D. Confiscation et restitution de biens par les autorités israéliennes**

### **1. Description des faits et constatations**

234. La Mission a constaté que les faits exposés ci-après ont été établis de manière satisfaisante.

a) *Confiscation de biens des passagers par les autorités israéliennes*

235. La Mission a recueilli le récit de passagers qui se trouvaient à bord des six navires de la flottille sur la confiscation, par les autorités israéliennes, de leur argent liquide et d'effets personnels très divers, dont leurs passeports, cartes d'identité, permis de conduire, téléphones mobiles, ordinateurs portables, matériels audio, dont des lecteurs MP3, appareils photo et caméras vidéo, cartes de crédit, documents, livres et vêtements. Ces effets ont été confisqués à différents moments, en premier lieu à bord des navires (lors des fouilles au corps et parce qu'il n'était pas permis de récupérer les objets laissés dans d'autres endroits du navire), ou lors de l'incarcération dans le centre de détention d'Ashdod. La Mission estime que les autorités israéliennes ont gardé plusieurs centaines d'appareils électroniques de prix. De nombreux passagers étaient en possession de sommes importantes en liquide qui constituaient des dons devant être remis à Gaza, allant parfois jusqu'à plusieurs dizaines de milliers de dollars. Les Israéliens ont adopté des attitudes diverses en ce qui concerne l'argent liquide: certains passagers ont été autorisés à garder leur argent avec eux tout au long de leur détention, d'autres se sont vu confisquer puis restituer leur argent, tandis qu'à d'autres encore, de l'argent a été confisqué sans leur être restitué.

236. En outre, si la plupart des passeports ont été restitués à leurs propriétaires avant leur départ d'Israël ou après, certains passagers ne les ont toujours pas récupérés, près de quatre mois après les incidents.

237. Pour la Mission, il est clair que les autorités israéliennes n'ont pas mis en place de procédure particulière pour consigner de façon appropriée les objets confisqués et identifier les effets personnels afin de les restituer à leurs propriétaires attirés. À bord des différents navires, les forces israéliennes ont procédé à des fouilles minutieuses des bagages des passagers, laissant les effets personnels éparpillés dans les cabines dans un grand désordre. Un témoin, qui avait été isolé et battu, a expliqué qu'il avait vécu une expérience surréaliste lorsqu'il avait dû s'asseoir, menotté, sur une montagne d'ordinateurs portables et d'appareils électroniques et que les téléphones mobiles lui avaient «donné une sérénade» lorsqu'ils s'étaient reconnectés à un réseau à l'approche d'Ashdod.

238. Certains effets ont été expédiés aux autorités turques et des passagers ont pu récupérer des bagages auprès du service d'expertise médico-légale d'Istanbul. Plus tard, lorsque Israël a permis que les navires quittent son territoire, des bagages et autres effets personnels restés à bord ont été stockés dans un entrepôt de l'organisation IHH à Istanbul. Les passagers qui se sont rendus dans cet entrepôt n'ont toutefois pu récupérer que quelques vêtements ou des bagages vides. La Mission a reçu des informations selon lesquelles des effets appartenant à des passagers britanniques leur auraient été renvoyés par la poste, par l'intermédiaire du Consulat du Royaume-Uni en Israël, mais que ces objets étaient abîmés ou ne leur appartenaient pas.

239. L'attention de la Mission a été attirée sur plusieurs allégations d'utilisation abusive des biens confisqués par les autorités israéliennes, notamment des ordinateurs portables, des cartes de crédit et des téléphones mobiles. Le 20 août 2010, les médias israéliens ont rapporté qu'«au moins quatre» soldats israéliens avaient été placés en détention au motif qu'ils auraient volé puis revendu des ordinateurs portables appartenant à des passagers de la flottille<sup>84</sup>. De plus, au moins quatre passagers ont indiqué que leurs effets personnels, dont des cartes de crédit et des téléphones mobiles, avaient ultérieurement été utilisés en Israël. Un témoin en particulier, un journaliste qui était à bord du *Sfendoni*, a indiqué que sa carte de crédit aurait été utilisée pour effectuer certains achats en Israël, alors même qu'il était

<sup>84</sup> Se reporter à l'adresse suivante: [www.haaretz.com/news/diplomacy-defense/idf-soldiers-suspected-of-theft-from-gaza-flotilla-ship-1.308862](http://www.haaretz.com/news/diplomacy-defense/idf-soldiers-suspected-of-theft-from-gaza-flotilla-ship-1.308862).

détenu à la prison de Beersheva ainsi qu'après sa libération<sup>85</sup>. Un autre récit particulier fait état d'une carte de crédit confisquée qui aurait été utilisée en Israël pour des achats d'un montant supérieur à 1 000 dollars<sup>86</sup>.

240. Parmi les biens confisqués et non restitués par les autorités israéliennes figuraient un grand nombre de séquences vidéo et de photographies que les passagers avaient enregistrées sur leurs appareils électroniques et autres moyens de communication, notamment de nombreux journalistes professionnels qui avaient embarqué sur les navires de la flottille. Il s'agit en grande partie de photographies et de vidéos de l'assaut israélien et de l'interception du *Mavi Marmara* et d'autres navires. Les autorités israéliennes n'ont ensuite rendu publique qu'une infime partie – expurgée<sup>87</sup> – de ces documents, mais la quasi-totalité est restée confidentielle, sous leur contrôle.

241. La Mission considère qu'il s'agit là d'une tentative délibérée des autorités israéliennes de supprimer ou détruire des éléments de preuve et d'information concernant les événements survenus le 31 mai à bord du *Mavi Marmara* et des autres navires de la flottille.

242. De nombreux journalistes présents à bord des navires de la flottille pour des raisons professionnelles ont par la suite déposé diverses plaintes concernant la confiscation de leurs données et de leurs équipements, ainsi que l'absence de remboursement des dommages ou d'indemnisation. Ils ont aussi été une soixantaine à cosigner une lettre à l'attention de la Commission européenne pour lui demander d'agir. La Mission a reçu des informations indiquant qu'un certain nombre de passagers dont les effets personnels avaient été saisis ou confisqués à bord du *Mavi Marmara* et des autres navires s'apprêtaient à déposer des plaintes officielles. Elle estime que la valeur des biens concernés n'est pas négligeable.

b) *Confiscation des navires de la flottille par les autorités israéliennes*

243. Les autorités israéliennes ont retenu les six navires de la flottille pendant une longue période. Par exemple, le *Mavi Marmara*, le *Defne Y* et le *Gazze I* n'ont été ramenés au port turc d'Iskenderun que le 7 août, soit plus de deux mois après leur arrivée dans le port d'Ashdod en Israël.

244. À son retour en Turquie, le *Mavi Marmara* était en piètre état. Son capitaine et les autres membres d'équipage ont confirmé que les éléments dégradés étaient en parfait état de marche lorsque les autorités israéliennes avaient pris le contrôle du bâtiment, le 31 mai. En menant sa propre enquête, la Mission a établi que des équipements avaient été détruits ou gravement endommagés, dont deux systèmes d'identification automatique (AIS) et un écran gyoscopique, deux haut-parleurs radio très haute fréquence (VHF) et des appareils de surveillance et autres équipements, la radio VHF et le récepteur de veille ASN, la radio à ondes hectométriques et décimétriques et le matériel d'ASN, l'indicateur du panneau de commande, l'écran du loch, l'écran de l'INMARSAT-C, l'écran de secours du traceur radar Raytheon, deux systèmes de positionnement global (GPS) et le panneau d'alarme-incendie. D'autres équipements manquaient, notamment le téléphone satellite, l'ordinateur d'enregistrement des données du navire et son équipement de secours, le journal de bord et tous les documents du navire, y compris le dossier concernant son permis de navigation. Dans la salle des machines, la génératrice de la salle de commande et le tableau de contrôle

<sup>85</sup> Se reporter à l'adresse suivante: [www.haaretz.com/print-edition/news/italian-flotilla-journalist-my-credit-card-was-used-after-idf-confiscated-it-1.295493](http://www.haaretz.com/print-edition/news/italian-flotilla-journalist-my-credit-card-was-used-after-idf-confiscated-it-1.295493).

<sup>86</sup> Se reporter à l'adresse suivante : [www.guardian.co.uk/world/2010/jun/18/gaza-convoy-activists-debit-card-fraud](http://www.guardian.co.uk/world/2010/jun/18/gaza-convoy-activists-debit-card-fraud).

<sup>87</sup> Par exemple, voir la séquence vidéo d'un passager sur le pont supérieur qui montre la descente en rappel des soldats israéliens sur le pont: [www.youtube.com/watch?v=S6Xm8Irz-so](http://www.youtube.com/watch?v=S6Xm8Irz-so).

principal étaient détruits et le tableau de commande des appareils était endommagé. On a trouvé des eaux polluées par des hydrocarbures et des pompes immergeables dans la casse à eaux de cale, les pièces de rechange de la génératrice diesel avaient été aspergées d'eau de mer et on a constaté des fuites d'huile. En outre, quelqu'un avait touché aux systèmes de commande et de contrôle.

## 2. Analyse juridique de la confiscation de biens et du non-respect du droit à la liberté d'expression

245. La Mission relève avec préoccupation que les actions des autorités israéliennes, à savoir confisquer, détenir et parfois détruire la propriété privée de plusieurs centaines de passagers à bord des divers navires de la flottille, constituent à la fois une violation des droits relatifs à la propriété et à la liberté d'expression.

246. L'article 17 de la Déclaration universelle des droits de l'homme énonce que «toute personne, aussi bien seule qu'en collectivité, a droit à la propriété; [et que] nul ne peut être arbitrairement privé de sa propriété». Dès lors que la Déclaration est réputée faire partie du droit international coutumier, aucun État ne peut arbitrairement priver quiconque de sa propriété. La Mission estime que les autorités israéliennes, en passant outre le droit à la propriété des plusieurs centaines de passagers de la flottille, n'ont pas respecté les obligations incombant à un État en matière de droits à la propriété individuelle.

247. En ce qui concerne le droit international humanitaire, l'article 97 de la quatrième Convention de Genève énonce ce qui suit: «Les internés seront autorisés à conserver leurs objets et effets d'usage personnel. Les sommes [...] ainsi que les objets de valeur dont ils sont porteurs, ne pourront leur être enlevés que conformément aux procédures établies. [...] Lors de leur libération ou de leur rapatriement, les internés recevront [...] tous les objets, sommes, chèques, titres, etc., qui leur auraient été retirés pendant l'internement, exception faite des objets ou valeurs que la puissance détentrice devrait garder en vertu de sa législation en vigueur. Au cas où un bien appartenant à un interné serait retenu en raison de cette législation, l'intéressé recevra un certificat détaillé. Les documents de famille et les pièces d'identité dont les internés sont porteurs ne pourront leur être retirés que contre reçu.»

248. En outre, le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie a établi que, tant que la destruction ou l'appropriation d'une propriété ne pouvait être justifiée par des nécessités militaires, elle était illégale<sup>88</sup>. Il est clair qu'il n'existait aucune nécessité militaire pour justifier la confiscation et l'appropriation prolongée des biens des passagers de la flottille. De plus, la Mission a été informée de communications ayant eu lieu entre un cabinet juridique du Royaume-Uni et le Gouvernement israélien dans lesquelles ce dernier admettait conserver les biens des passagers, sans invoquer la nécessité militaire mais uniquement le fait que ces objets étaient utiles pour les enquêtes en cours en Israël.

249. Au paragraphe 2 de l'article 19 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, il est énoncé que «Toute personne a droit à la liberté d'expression; ce droit comprend la liberté de rechercher, de recevoir et de répandre des informations et des idées de toute espèce, sans considération de frontières, sous une forme orale, écrite, imprimée ou artistique, ou par tout autre moyen de son choix». Si ce droit peut faire l'objet de certaines restrictions, comme le prévoit le paragraphe 3 du même article, aucune ne correspond au cas à l'étude et ne permettrait aux autorités israéliennes de restreindre le droit des journalistes et des autres passagers d'utiliser librement et de partager les informations recueillies à bord des navires de la flottille. Les journalistes, en particulier, ont le droit

<sup>88</sup> TPIY, Jugement, *Le Procureur c. Dario Kordic et Mario Cerkez*, affaire n° IT-95-14/2-T.

d'utiliser les outils propres à leur métier. La Mission estime que les actes des autorités israéliennes constituent une violation continue du droit à la liberté d'expression des journalistes et des autres passagers à bord des navires de la flottille.

## **E. Conséquences pour les citoyens israéliens de leur participation à la flottille**

250. La Mission a constaté que les faits exposés ci-dessous ont été établis de manière satisfaisante.

### **Description des faits et constatations**

#### *a) Détention de citoyens israéliens et poursuites pénales à leur rencontre*

251. Les passagers de nationalité israélienne ont été séparés des autres passagers à l'arrivée à Ashdod. Après avoir été interrogés, ils ont été informés qu'ils seraient placés en détention et traduits devant la justice israélienne pour avoir notamment tenté de tuer un soldat, s'être emparés d'armes, s'être servis de l'arme d'un soldat, avoir organisé des actes de violence et avoir été présents dans une zone militaire. Ils avaient été placés dans une autre prison, mais avaient vécu des expériences similaires à celles des autres passagers, y compris les privations de sommeil et le refus d'accès à un avocat.

252. Le 1<sup>er</sup> juin 2010, le tribunal de première instance d'Ashkelon a ordonné le placement en détention provisoire de quatre Israéliens palestiniens: Muhammed Zeidan, Président du Haut Comité de suivi des citoyens arabes d'Israël; Cheikh Raed Sala, Chef du Mouvement islamique en Israël (branche nord); Cheikh Hamad Abu Daabe, Chef du Mouvement islamique en Israël (branche sud) et Lubna Masarwa de l'association Free Gaza Movement. Le 3 juin 2010, cette même cour a décidé de libérer ce groupe à certaines conditions, notamment une assignation à résidence jusqu'au 8 juin, une interdiction de quitter le territoire de quarante-cinq jours et le versement d'une caution de 150 000 shekels par une tierce partie.

253. Ces quatre personnes n'ont pas été inculpées depuis, mais l'affaire est en cours et les charges n'ont pas été retirées.

#### *b) Représailles contre une élue de la Knesset*

254. Un des membres de la Knesset israélienne, Haneen Zouabi, était à bord du *Mavi Marmara*. M<sup>me</sup> Zouabi n'a pas été placée en détention mais a été longuement interrogée.

255. En réaction à sa participation à la flottille, le 7 juin 2010, la Knesset a voté en faveur de la suppression de trois des privilèges dont M<sup>me</sup> Zouabi bénéficiait en tant que membre de la Knesset: la possibilité de sortir du pays; son passeport diplomatique et le droit à l'assistance judiciaire pour les parlementaires qui sont parties à une procédure, si son immunité diplomatique était levée. La Knesset a consacré plusieurs séances à la question de la participation de M<sup>me</sup> Zouabi à la flottille, au cours desquelles des propos racistes et sexistes ainsi que des menaces physiques ont été proférés à son encontre. Des parlementaires ont même souhaité qu'elle fasse l'objet de poursuites pénales et certaines mesures, dont la déchéance de son mandat de membre de la Knesset, étaient à l'étude. Le Ministre israélien de l'intérieur a accusé M<sup>me</sup> Zouabi de trahison et a demandé l'autorisation du Procureur général de lui retirer sa nationalité. Jusqu'à présent, aucune poursuite pénale n'a été engagée contre M<sup>me</sup> Zouabi. Depuis sa participation à la flottille, celle-ci a reçu de nombreuses menaces de mort.

256. Le Comité des droits de l'homme des parlementaires de l'Union interparlementaire a adopté une décision confidentielle, à sa cent trentième session de juillet 2010<sup>89</sup>, déclarant que la sanction infligée à M<sup>me</sup> Zouabi pour avoir exercé sa liberté de parole en exprimant son opinion politique était inacceptable et invitant la Knesset à revoir sa décision.

257. La Mission se garde de toute observation concernant les procédures juridiques nationales en cours d'instance. Elle note toutefois que les actions engagées contre des citoyens israéliens pourraient donner lieu à certaines violations des obligations internationales d'Israël en matière de droits de l'homme, notamment de la liberté d'expression, des droits concernant la participation à la vie politique et du droit à une procédure régulière.

#### IV. Responsabilités et recours utile

258. La Mission note que les faits établis révèlent une série de violations du droit. Selon les dispositions du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, les victimes disposent d'un recours utile incluant des recours juridictionnels et le droit à réparation à la mesure de la gravité de ces violations. En cas d'actes de torture, les victimes devraient en outre bénéficier de soins médicaux et psychologiques. Enfin, le paragraphe 5 de l'article 9 du Pacte prescrit un droit spécifique à réparation. Les graves manquements à la quatrième Convention de Genève peuvent quant à eux engager la responsabilité pénale d'individus.

259. Dans le passé, Israël n'a pas honoré les obligations qui lui incombent et dont il est fait mention au paragraphe précédent. Il faut espérer que cette fois, les autorités israéliennes et les personnes concernées procéderont, dans les meilleurs délais, à des enquêtes judiciaires indépendantes et impartiales sur les violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit international des droits de l'homme, en vue d'en traduire les auteurs en justice.

#### V. Conclusions

**260. L'attaque de la flottille est à situer dans le contexte des problèmes persistants opposant le Gouvernement israélien à l'Autorité palestinienne et au peuple palestinien. Dans l'accomplissement de la tâche qui lui a été confiée, la Mission a pu mesurer combien l'une et l'autre parties avaient l'intime conviction de la justesse de leurs position respective. À moins d'une transformation radicale du paradigme existant, des désastres similaires sont appelés à se reproduire. Il est bon de se rappeler que le pouvoir et la force sont décuplés lorsqu'ils s'accompagnent de la conviction du bon droit et d'un sentiment de comportement loyal. La paix et le respect sont des choses qui se méritent; on ne peut les obtenir par la force. Il n'existe pas d'exemple de victoire déloyale qui ait apporté une paix durable.**

**261. La mission est arrivée à la ferme conclusion le 31 mai 2010 que Gaza connaissait une crise humanitaire. L'abondance de témoignages émanant de sources incontestables est telle qu'affirmer le contraire est impossible. Aucun argument rationnel ne permet de nier cette réalité. Une des conséquences de ce constat est que, pour cette seule raison, le blocus du territoire est illégal et ne saurait être fondé en droit. Il en est ainsi quels que soient les motifs susceptibles d'être invoqués pour justifier la légalité du blocus.**

<sup>89</sup> Affaire n° IL/04 – Haneen Zoabi – Israël.

262. Certaines constatations découlent de cette conclusion. Avant tout, l'action menée par les forces de défense israélienne lors de l'interception du *Mawi Marmara* en haute mer, dans les circonstances que l'on connaît et pour les raisons qui ont été citées était manifestement illégale. Plus précisément, cette action est injustifiable dans ces circonstances, même eu égard à l'article 51 de la Charte des Nations Unies.

263. Israël tente de justifier le blocus par des raisons d'ordre sécuritaire. Comme n'importe quel autre État, Israël a droit à la paix et à la sécurité. Le tir de roquettes et d'autres projectiles sur le territoire israélien depuis Gaza constitue une violation grave du droit international et du droit international humanitaire, mais une action de représailles assimilable à une punition collective de la population civile de Gaza n'est en rien légitime.

264. Le comportement des militaires et autres personnels israéliens envers les passagers de la flottille s'est non seulement révélé disproportionné, mais aussi empreint d'une violence d'un degré totalement injustifiable et incroyable. Il s'est traduit par un degré de brutalité inacceptable. Aucun souci de sécurité ou autre motif ne peut être invoqué pour le justifier ou l'excuser. Ce comportement constitue une grave violation du droit des droits de l'homme et du droit international humanitaire.

265. La Mission considère que plusieurs violations et infractions ont été commises. Dans le temps qui lui était imparti, elle ne peut pas prétendre avoir pu dresser une liste complète de toutes ces infractions. Cependant, il y a manifestement matière à poursuivre des chefs ci-après en application de l'article 147 de la quatrième Convention de Genève:

- Homicide délibéré;
- Torture ou traitements inhumains;
- Infliction délibérée de graves souffrances ou de graves atteintes à l'intégrité physique ou à la santé.

La Mission considère en outre qu'une série de violations des obligations d'Israël au regard du droit international relatif aux droits de l'homme ont été commises, à savoir:

- Déni du droit à la vie (art. 6 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques);
- Torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants (art. 7 du Pacte international; Convention contre la torture);
- Déni du droit à la liberté et à la sécurité de la personne et du droit de ne pas être arbitrairement arrêté ou détenu (art. 9 du Pacte international);
- Déni du droit des détenus à être traités avec humanité et du droit au respect de la dignité inhérente à la personne humaine (art. 10 du Pacte international);
- Déni de la liberté d'expression (art. 19 du Pacte international).
- Le droit à un recours effectif devrait également être garanti à toutes les victimes. La Mission tient à préciser que la liste qui précède n'est en rien exhaustive.

266. La Mission note que la rétention par les autorités israéliennes des biens illégalement saisis constitue un délit continu et Israël est instamment prié de restituer ces biens sans attendre.

267. Étant donné que les auteurs des crimes les plus graves étaient masqués, ils ne pourront pas être identifiés sans l'aide des autorités israéliennes. Elles ont violemment réagi à l'idée que quiconque puisse tenter de les identifier. La Mission espère

sincèrement que le Gouvernement israélien voudra bien coopérer pour aider à les identifier afin que les coupables soient poursuivis et qu'il soit mis un terme à cette situation.

268. La Mission sait que ce n'est pas la première fois que le Gouvernement israélien rejette une demande de coopération dans le cadre d'une enquête portant sur des événements impliquant son personnel militaire. À cette occasion, la Mission accepte les assurances du Représentant permanent d'Israël selon lesquelles la position qu'il a reçu pour instruction de défendre n'était en aucune façon dirigée contre les membres de la Mission à titre personnel. Elle déplore néanmoins que, face à une nouvelle demande d'enquête sur des événements ayant entraîné la perte de vies humaines du fait de militaires israéliens, le Gouvernement israélien ait rejeté la demande de coopération aux fins d'une enquête non diligentée par lui-même ou n'ayant pas parmi ses membres une importante représentation israélienne.

269. La Mission déplore que la Mission permanente d'Israël n'ait pas donné suite à ses demandes d'information. La raison initialement donnée était que le Gouvernement israélien avait mis sur pied son propre groupe indépendant de personnalités chargées d'enquêter sur l'incident de la flottille. La Mission a été informée que, pour cette raison, et aussi parce que le Secrétaire général avait annoncé la création d'un autre groupe de personnalités investi d'un mandat similaire, «une initiative supplémentaire dans ce sens [serait] à la fois superflue et improductive».

270. La Mission ne s'est pas ralliée à cette position et a donc invité le Représentant permanent d'Israël à adresser au Conseil, et non à la Mission, une demande tendant à ce que la Mission diffère la soumission de son rapport, afin de permettre aux autres enquêteurs de terminer leurs travaux. À ce jour, la Mission n'a reçu du Conseil aucune instruction dans ce sens; elle considère que si une telle instruction lui avait été donnée par le Conseil, elle aurait été tenue de s'y conformer.

271. Étant donné que la Commission Turkel et la Commission d'enquête du Secrétaire général n'ont pas terminé leurs travaux, la Mission s'abstiendra de toute observation susceptible d'être interprétée comme ayant empêché ces instances d'accomplir leurs tâches «sans subir l'influence d'intervenants extérieurs». La Mission se borne à faire observer que la confiance publique dans un processus d'enquête, dans pareilles circonstances, ne se trouve pas confortée lorsque la partie visée par une enquête s'en charge elle-même ou joue un rôle central dans ce processus.

272. Ailleurs dans le rapport, la Mission indique qu'elle avait estimé nécessaire de réinterpréter son mandat en raison de la manière dont il était formulé dans la résolution par laquelle elle avait été instituée. Dans la formulation de questions de ce type, il importe de ne pas donner l'impression d'un jugement a priori. La Mission s'est particulièrement attachée à faire savoir d'emblée qu'elle interprétait son mandat comme étant de mener sa tâche sans idées préconçues et sans préjugés. Elle tient à assurer à toutes les parties concernées qu'elle a scrupuleusement respecté cette démarche.

273. Tous les passagers qui se trouvaient à bord des bateaux composant la flottille qu'ont entendus les membres de la Mission leur sont apparus comme étant des personnes animées par une quête humanitaire authentique et manifestant une inquiétude profonde et sincère pour le sort des habitants de Gaza. Les membres de la Mission espèrent au moins que les différends existants seront aplanis dans un futur raisonnablement proche, afin que la paix et l'harmonie s'installent dans la région.

274. Neuf êtres humains ont perdu la vie et plusieurs autres ont subi de graves dommages corporels. Il ressort des observations de la Mission que ce qui a dû être vécu comme une expérience très traumatisante, non seulement pour les passagers

mais aussi pour les soldats blessés, a laissé de graves séquelles sur le plan psychique. Les membres de la Mission expriment leur sympathie à toutes les personnes concernées, en particulier aux familles des défunts.

275. La Mission n'est pas la seule à juger déplorable la situation dans laquelle se trouve Gaza. Le Conseil de sécurité a estimé qu'elle «ne saurait se prolonger». Une telle situation est totalement intolérable et inacceptable au XXI<sup>e</sup> siècle. Il est impensable que quiconque puisse qualifier les conditions de vie régnant là-bas comme satisfaisant aux normes les plus fondamentales. Les parties concernées et la communauté internationale sont engagées à œuvrer à la recherche d'une solution qui prenne en considération l'ensemble des préoccupations légitimes d'Israël et du peuple palestinien en matière de sécurité, l'un comme l'autre pouvant également prétendre à «leur place au soleil». Dans le cas présent, le clivage apparent auquel donnent lieu les droits concurrents à la sécurité et à une existence décente ne pourra être résolu que si les vieux antagonismes cèdent le pas à la justice et à la bonne foi. Pour aller de l'avant, il faut trouver la force d'extirper de la mémoire les tourments qui y sont restés enracinés.

276. La Mission a mûrement réfléchi à la position des organisations humanitaires qui souhaitent intervenir dans les situations où une crise humanitaire s'éternise alors que la communauté internationale se refuse à agir, pour quelque raison que ce soit. Ces organisations sont trop souvent accusées d'ingérence, quand ce n'est pas de terrorisme ou d'activités hostiles.

277. Il importe de bien distinguer ici entre les activités déployées pour atténuer les crises et les mesures qui s'attaquent aux causes à l'origine de ces crises. Les secondes relèvent de l'action politique et ne sont donc pas du ressort des groupes à vocation humanitaire. Si la Mission tient à faire cette distinction, c'est parce qu'elle a été amenée à constater que, si certains des passagers étaient uniquement soucieux de venir en aide à la population de Gaza, l'objectif essentiellement poursuivi par d'autres était de susciter une prise de conscience du blocus afin d'en obtenir la levée, y voyant le seul moyen de résoudre la crise. Il conviendrait de se pencher sur la définition à donner de l'humanitarisme par opposition à l'action humanitaire, de sorte que, lorsqu'une crise humanitaire se produit, il soit possible de se référer à des formes convenues d'intervention et à des critères convenus d'appréciation de la compétence des intervenants.

278. La Mission forme le vœu sincère que rien ne viendra faire obstacle à un dédommagement rapide et approprié des personnes ayant subi un préjudice à la suite des actions illégales des forces israéliennes. Il faut espérer que le Gouvernement israélien fera preuve de diligence en la matière, ce qui concourrait grandement à redresser la fâcheuse réputation qu'a acquise ce pays pour son impunité et son intransigeance dans les affaires internationales, ainsi qu'à aider ceux qui se soucient authentiquement de sa situation en leur permettant de lui témoigner leur appui sans être stigmatisés.

## Annexes

### Annexe I

#### **Mission internationale d'établissement des faits instituée en vertu de la résolution 14/1 du Conseil des droits de l'homme: Mission internationale d'établissement des faits sur l'incident de la flottille de Gaza**

##### **Termes de référence**

###### **Éléments d'appréciation**

1. À sa quatorzième session, le 1<sup>er</sup> juin 2010, le Conseil des droits de l'homme a décidé, par sa résolution 14/1, «d'envoyer une mission internationale indépendante d'établissement des faits pour enquêter sur les violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, auxquelles ont donné lieu les attaques israéliennes contre la flottille d'aide humanitaire».
2. Le 23 juillet 2010, le Président du Conseil a désigné trois experts éminents pour constituer cette Mission, conformément au paragraphe 9 de la résolution: le juge Karl Hudson-Philips (Président), Sir Desmond de Silva et M<sup>me</sup> Mary Shanthi Dairiam. Les membres de la Mission ont officiellement débuté leurs travaux le 9 août 2010.
3. Au paragraphe 9 de la résolution précitée, la Mission d'établissement des faits est invitée à rendre compte de ses conclusions au Conseil à sa quinzième session.

###### **Interprétation du mandat**

4. Les membres de la Mission ont décidé d'interpréter leur mandat comme étant de vérifier la réalité des faits ayant entouré l'interception israélienne de la flottille en route pour Gaza, afin de déterminer si des violations du droit international, notamment du droit international humanitaire et du droit des droits de l'homme, avaient été commises.
5. Dans l'accomplissement de leur mandat, les membres de la Mission ont indiqué au Conseil qu'ils entendaient:
  - a) Se concentrer sur les événements survenus dans les eaux internationales le 31 mai 2010, et sur la manière dont les autorités israéliennes avaient géré les suites de l'opération et le rapatriement des personnes ayant participé à la flottille;
  - b) Se rendre notamment en Turquie, à Gaza, en Israël et en Jordanie, afin d'y rencontrer des témoins, des responsables et des représentants d'organisations non gouvernementales;
  - c) Se rendre dans d'autres pays pour y entendre des témoins, si nécessaires; et
  - d) Procéder à toutes les enquêtes jugées pertinentes, au vu des éléments qui précèdent, dans l'accomplissement de leur mandat.

### **Méthodologie**

6. Les membres de la Mission entendent mener leurs investigations de manière indépendante et impartiale, et à cette fin, ils tiennent à recevoir des informations de toutes les parties intéressées, représentant tous les points de vue.

7. La Mission escompte que les principes de base des missions d'établissement des faits des Nations Unies seront applicables, notamment les suivant:

a) La Mission bénéficiera de l'entière coopération de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies;

b) Les membres et le personnel mis à leur disposition jouiront des privilèges et immunités accordés aux experts en mission et aux fonctionnaires en vertu de la Convention de 1946 sur les privilèges et immunités des Nations Unies;

c) La Mission se déplacera librement sur l'ensemble des territoires concernés;

d) La Mission aura librement accès à tous les lieux et établissements, et sera libre de rencontrer et d'interroger les représentants des autorités gouvernementales et locales, les autorités militaires, les chefs de communauté, les organisations non gouvernementales et autres institutions, ainsi que toute personne dont le témoignage et/ou l'avis d'expert est jugé nécessaire pour l'accomplissement de son mandat;

e) La Mission devra pouvoir entrer librement en contact avec les personnes et les organisations désireuses de la rencontrer;

f) La Mission devra avoir librement accès à toutes les sources d'information, et notamment aux documents et aux preuves matérielles;

g) La protection des victimes et des témoins, ainsi que de toutes les personnes entrant en contact avec la Mission à propos de l'enquête devra être garantie. Aucune personne ne devra, par suite de tels contacts, faire l'objet de harcèlement, de menaces, d'intimidation, de mauvais traitements ou de représailles.

8. Étant donné le grand nombre de témoins potentiels des incidents et le peu de temps imparti pour les entendre, les membres de la Mission détermineront les critères appropriés de sélection et d'examen des témoins.

### **Secrétariat**

9. Pour aider les membres de la Mission dans leur tâche, la Haut-Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme a mis à leur disposition cinq fonctionnaires spécialistes des droits de l'homme de la catégorie administrateur, ainsi qu'un fonctionnaire d'administration et un agent de sécurité, constituant son secrétariat. De plus, des experts consultants en pathologie, en droit de la mer, en droit international humanitaire et en droit pénal militaire lui apporteront leur concours.

10. La Mission sera basée à Genève, au Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme.

## Annexe II

### Correspondence\*

**(a) Letter, dated 10 August 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips, Chair of the United Nations Fact-Finding Mission, addressed to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar**

Excellency,

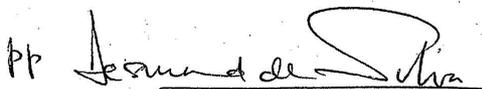
I am writing to you in my capacity as Chair of the United Nations Fact-Finding Mission established pursuant to Resolution 14/1 of the Human Rights Council (HRC), adopted on 1 June 2010. On 23 July 2010, the President of the Council, His Excellency Mr. Sihasak Phuangkitkeow, appointed me, together with Sir Desmond de Silva and Ms. Mary Shanthi Dairiam, to investigate the incidents related to the interception of the flotilla of ships carrying humanitarian assistance to Gaza on 31 May.

The Mission will be guided by its mandate, and will conduct its work independently and impartially. As a completely independent body, the Mission is currently determining its own terms of reference and deployment plans.

As a Chair of the Fact-Finding Mission, I believe that in order to investigate the incident, it is necessary and important to take into account all the relevant contextual facts and that the Mission can travel to Israel with the aim to have access to the relevant officials in the Israeli Government, the members of the Israel investigation team, relevant military officials and official documents. I would appreciate your cooperation in this regard.

I would therefore like to request a meeting to brief you about the Mission and discuss all the relevant matters. Please indicate your availability to meet with us at your earliest convenience.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mr. Karl T. Hudson-Phillips  
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar  
Permanent Mission of Israel  
to the United Nations Office  
and specialized institutions in Geneva  
Avenue de la Paix 1-3  
1202 Geneva  
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangkitkeow  
President of the Human Rights Council

---

\* Reproduced as submitted.

**(b) Letter, dated 18 August 2010, from His Excellency  
Mr. Aaron Leshno Yaar addressed to H.E. Ambassador  
Sihesak Phuangketkeow, President, Human Rights Council**

Excellency,

I refer to the appointment of a fact finding mission to investigate the flotilla incident which occurred on May 31, 2010, pursuant to UNHRC resolution A/HRC/RES/14/1 dated 2 June 2010.

Beyond the clearly prejudicial terminology of the mandate, which determines that there were 'violations' of international law and that Israel 'attacked' the flotilla before any fact-finding has even taken place, the proposed mission is clearly superfluous in light of the Independent Public Commission of Experts which has already been established to investigate the issue.

As you may be aware, on June 14, 2010 the Government of Israel established an Independent Public Commission of Experts to the issues arising from the flotilla incident. The Commission is headed by former Supreme Court Justice Yaakov Turkel, and, in addition to legal and naval experts, includes, as international observers, Nobel Peace Prize winner Lord William David Trimble from Northern Ireland, and former Canadian Judge Advocate General Kenneth Watkin.

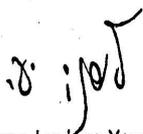
The Commission is authorized to request any individual or organization to testify before it, and every relevant governmental body is required to cooperate fully and to make available to the Commission any information or documents it requires.

At the request of Justice Turkel and the Committee, on June 30, 2010, the authority of the Commission was expanded still further, with additional authority to summon witnesses and take evidence under oath, pursuant to Israel's Commissions of Inquiry law, 1968.

In addition to this independent inquiry, the Secretary General of the United Nations has also established a distinguished international Panel, in order to examine and identify the facts, circumstances and context of the incident, and to consider and recommend ways of avoiding similar incidents in the future. Both Israel and Turkey are cooperating with this Panel.

In light of the fully independent Israeli inquiry into the incident, and the additional layer of review provided by the Secretary-General's own Panel, I trust you will appreciate Israel's position that an additional Human Rights Council initiative in this regard is both unnecessary and unproductive.

Please accept, Excellency, the continued assurances of my highest consideration.

  
Aharon Leshno Yaar  
Ambassador  
Permanent Representative

(c) **Letter, dated 7 September 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar**

Excellency,

Re Human Rights Council Fact Finding Mission on the Gaza Flotilla Incident

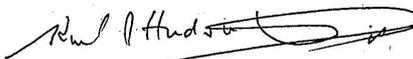
Permit me respectfully to refer to the most cordial meeting which members of the above Mission had with you on the 18<sup>th</sup> August 2010. I wish to be pardoned for expressing my continuing regret at the position of your Government at that time not to cooperate with the Mission appointed by the Human Rights Council into the Gaza Flotilla Incident on the ground that such an initiative was 'both unnecessary and unproductive'.

Since our meeting, the Mission, which I have the honour to Chair, has worked assiduously in an attempt to complete its task by the stipulated date of 27<sup>th</sup> September 2010. Considerable progress has been made towards ascertaining the factual circumstances surrounding the incident. However, the Mission regrets that the position adopted by your Government will deprive it of direct access to information which may be relevant.

The effect of the position of your Government was anticipated by the Mission. Consequently you will no doubt recall that a list of requests for information from the relevant authorities of your Government was given to you at the meeting under reference. This was in the hope, which I trust was not misplaced, that cooperation would have resulted, notwithstanding the apparently unequivocal position of your Government at that time.

I wish to forward once more, for ease of reference, a copy of the request for information referred to above and to enquire whether the position of your Government now permits you to favour the Mission with a positive response.

Please accept, Your Excellency, continuing assurances of the highest regard and consideration.

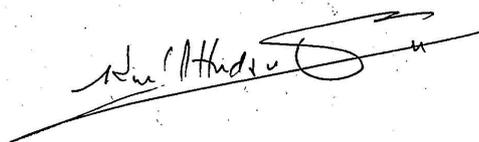


Mr. Karl T. Hudson-Phillips  
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar  
Permanent Mission of Israel  
to the United Nations Office  
and specialized institutions in Geneva  
Avenue de la Paix 1-3  
1202 Geneva  
Fax: +41 22 716 05 55

cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow  
President of the Human Rights Council

1. Visits to Israel and Gaza for examination of evidence and any relevant observations
2. Specifically in relation to evidence :
  - (a) Visit Israel to interview witnesses.
  - (b) Visit Gaza to observe situation there first hand
  - (c) View items of physical evidence in the hands of the Israeli authorities including unedited film footage taken by the Israeli Defence Force or on its request or direction.
  - (d) View and examine items alleged seized by Israeli authorities from the passengers on the ships – allegation of improper uses of credit cards and the existence of photographic material and equipment, telephones etc.,
  - (e) Medical reports by Israeli authorities of persons who received attention pre and post mortem in Israel – both Israeli and non-Israeli – including autopsy reports if any
  - (f) As an alternative to (d), duly authenticated copies of statements by Israeli witnesses with particular reference to -
    - (1) injuries suffered by Israeli personnel
    - (2) Nature and calibre of firearms and any projectiles used in the exercise

A handwritten signature in black ink, appearing to read "N. Al-Hudaybi", is written over a horizontal line.

**(d) Letter, dated 13 September 2010, from His Excellency  
Mr. Aaron Leshno Yaar to Mr. Karl T. Hudson-Phillips**

Excellency,

Thank you for your letter dated 7 September 2010 and your sincere interest in hearing from all sides, including that of Israel, before concluding the work of your fact-finding mission.

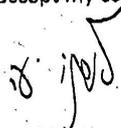
As you are surely aware, on 14 June 2010, the Government of Israel appointed an Independent Public Commission which is headed by retired Supreme Court Justice Jacob Turkel with the participation of international observers. This Commission has held a significant number of hearings in the past few months and continues to gather testimony from a wide range of officials in Israel. These hearings are open and transcripts of the testimony have been made public, including in English via the website of the Commission. The expectation of the Commission is to conclude its work in a speedy manner.

Additionally, on 2 August 2010, the United Nations Secretary General announced the launching of a Panel of Inquiry into the events of 31 May 2010. After extensive consultations and negotiations, Israel agreed to cooperate with this Panel. Two rounds of meetings have already taken place. The expectation of the Panel is to conclude its work soon after the completion of the national processes in Israel and Turkey.

Given the continuing work of these two bodies, Israel believes that your mission would only have the necessary information before it in order to responsibly report to the Human Rights Council following the conclusion of work by those two bodies. During our meeting on 18 August 2010, you and the other members of your mission emphasized your desire for your findings to reflect fairly, and in conforming with international practice, the fullest picture possible regarding the events in question.

Therefore, allowing for the completion of Israel's internal, domestic work together with its cooperation with the Panel established by the Secretary General would seem to be necessary before your mission would be able to report. I urge you to consider deferring the submission of your report in order to allow for those processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events.

Please accept my continuing assurances of my highest regard and consideration.



Aharon Leshno-Yaar  
Ambassador  
Permanent Representative

**(e) Letter, dated 14 September 2010, from Mr. Karl T. Hudson-Phillips to His Excellency Mr. Aaron Leshno Yaar**

Excellency,

I wish to acknowledge receipt of yours of the 13<sup>th</sup> instant in reply to mine of the 7<sup>th</sup> September 2010. I wish first of all to place on record my appreciation for the apparent change in the position of your Government in relation to the Mission which I have the honour to Chair.

It is appropriate to refer to your letter dated the 18th August 2010 to the President of the Human Rights Council, H.E. Ambassador Sihasak Phuangketkeow, in which you expressed the view of your government at that time that the Mission was not only "superfluous" but also "both unnecessary and unproductive". The suggestion in your letter under reference that the Mission is now capable of "responsibly" ( your term ) reporting to the Human Rights Council is a noted departure from the view previously stated. I regret that I personally cannot agree that notice of the results of national investigations is a prerequisite to the mission reporting to the Council in a responsible manner.

As you are aware, on the 2<sup>nd</sup> June 2010 the Human Rights Council adopted a resolution A/HCR/RES/14/1 which resulted in the appointment of its fact-finding Mission. The Mission is of course aware that on the 2<sup>nd</sup> August 2010 the Secretary General announced "the setting-up of a Panel of Inquiry (Panel) on the flotilla incident of 31<sup>st</sup> May". It is the understanding of the Mission that that Panel has been charged with the task of "reviewing and receiving the reports of the national investigations" expected to be carried out by the Governments of Israel and Turkey. It is not without significance to the Mission that the Secretary General considered it expedient to have a panel "review" the reports of national investigations (Israel and Turkey) and not that of the Mission. The inference to be drawn from this would suggest that there was no need to question in any way the work of the independent Mission appointed by the Human Rights Council. There is obviously merit in having investigations conducted by parties not intimately involved in the matter under inquiry or who may have an interest in the outcome of the same.

His Excellency Mr. Aharon Leshno-Yaar  
Permanent Mission of Israel  
to the United Nations Office  
and specialized institutions in Geneva  
Avenue de la Paix 1-3  
1202 Geneva  
Fax: +41 22 716 05 55

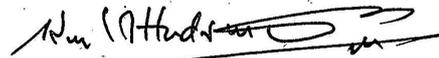
cc: His Excellency Mr. Sihasak Phuangketkeow  
President of the Human Rights Council

I am grateful for your drawing my attention to the fact that transcripts of the testimony in the proceedings of the Commission under H.E. Judge Turkel are available on the internet. The Mission has been aware of this for some time. I trust that you will agree that even though, as you so kindly point out, a version in English is being published, this can in no way be a substitute for the specific request made to you for direct access to witnesses and relevant material. It is noted that the Commission under Judge Turkel does not appear to have direct access in public or at all to an important category of eye witnesses. This is a serious limitation which access to unauthenticated reports on the internet cannot remedy.

I wish once more to repeat my request to your Government for relevant direct evidence of the matters set out in the list left with you on the 18<sup>th</sup> August 2010. In particular, you are referred to the request for information on the medical condition of members of the Israeli Defence Force who were injured during the interception of the Mavi Mamara. According to evidence in our possession, these soldiers were examined by medical doctors on board and none was seen to have gunshot wounds as is being alleged before Judge Turkel. There is also the issue of the large sums of money and extensive film footage seized from passengers at the time and not returned. All these and the other matters requested will assist the Mission in its fact-finding task.

The Mission have given most serious consideration to your letter and specifically the request that the Mission consider deferring the submission of its report to the Council in order to permit "other processes to reach their natural conclusions, unfettered by external events". The Mission is gratified by the apparent confidence shown in its efficacy but would suggest with deference that you request be directed to the Human Rights Council which appointed it.

Please accept, Your Excellency, continuing assurance of the highest regard and consideration.



Mr. Karl T. Hudson-Phillips  
Chair of the United Nations Fact-Finding Mission

## Annexe III

## Navires de la flottille

<i>Nom</i>	<i>État du pavillon</i>	<i>Nombre et nationalités des passagers</i>	<i>Nombre et nationalités des membres d'équipage</i>	<i>Total</i>	<i>Type</i>	<i>Organisateur</i>	<i>Propriétaire</i>
<b>Mavi Marmara</b>	Comores	546 (353 ressortissants turcs et 193 divers). Quinze passagers du Challenger II y ont été transbordés ultérieurement. Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Australie, Bahreïn, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Canada, Égypte, ERY de Macédoine, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Indonésie, Irlande, Israël, Jordanie, Kosovo <sup>1</sup> , Koweït, Liban, Malaisie, Maroc, Mauritanie, Nouvelle-Zélande, Oman, Palestine, Pakistan, Royaume-Uni, Suède, Syrie, Turquie, Yémen	29, Turquie	575 (589)	Navire à passagers	IHH	IHH
<b>Defne</b>	Kiribati	7, Turquie	13, Turquie, Azerbaïdjan	20	Cargo	IHH	IHH
<b>Gazze I</b>	Turquie	13, Turquie	5, Turquie	18	Cargo	IHH	IHH
<b>Eleftheri Mesogios ou Sofia</b>	Grèce	Grèce, Suède	Grèce	30	Cargo	Ship to Gaza (Grèce); Ship to Gaza (Suède)	Eleftheri Mesogios Marine Company
<b>Sfendoni ou Boat 8000</b>	Togo	Bulgarie, États-Unis d'Amérique, Grèce, République tchèque, Royaume-Uni, Suède	Grèce	43	Navire à passagers	Ship to Gaza (Grèce); Ship to Gaza (Suède)	Sfendoni S.A
<b>Challenger I</b>	États-Unis d'Amérique	13, Allemagne, Belgique, États-Unis d'Amérique, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni	4 <sup>2</sup> , Irlande, Royaume-Uni	17	Navire à passagers	Free Gaza Movement	F. G. (Human Rights) Projects
<b>Challenger II</b>	États-Unis d'Amérique	19, Allemagne, Australie, Canada, États-Unis d'Amérique, Grèce, Irlande, Malaisie, Norvège, Royaume-Uni, Serbie	1, États-Unis d'Amérique	20	Navire à passagers <sup>3</sup>	Free Gaza Movement	F. G. (Human Rights) Projects
<b>Rachel Corrie</b>	Cambodge	8, Irlande, Malaisie	11 <sup>4</sup> , Royaume-Uni, Philippines, Cuba	19	Cargo	Free Gaza Movement	F. G. (Human Rights) Projects

<sup>1</sup> Nationalité telle qu'indiquée par l'intéressé.

<sup>2</sup> Certains membres de l'équipage étaient des militants résolus.

<sup>3</sup> En raison d'une avarie les passagers ont été transbordés sur le Mavi Marmara.

<sup>4</sup> Deux passagers irlandais figurent sur le manifeste officiel comme membres d'équipage.