

Question parlementaire nr. 305 déposée par madame Katrin JADIN, Députée, à Madame Sophie Wilmès, Vice-Première Ministre et Ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales.

QUESTION :

Le retrait de la Turquie de la Convention de Montreux (QO 16777C).

Le ministère de l'Environnement turque vient de rendre un avis positif pour le projet du Canal d'Istanbul. Le projet tellement critiqué d'un point de vue environnemental prend donc réellement forme. Ce canal sera construit parallèlement au Bosphore et la Turquie aura la possibilité de lever un péage pour les navires voulant franchir cette voie fluviale. Erdogan aurait même déjà annoncé vouloir interdire le passage de pétroliers par le Bosphore.

Nombreuses sont donc les craintes que la Turquie puisse abroger voire se retirer de la Convention de Montreux permettant actuellement la voie libre aux navires internationaux afin d'en tirer des bénéfices économiques. Nous pouvons vraiment espérer que la Turquie maintienne sa volonté de rester fidèle à cette convention.

Récemment, des anciens amiraux turcs avaient averti leur gouvernement du danger que pourrait avoir la mise en question de la Convention de Montreux. Le résultat: dix d'entre eux ont été arrêtés. Cela montre donc bien à quel point ce dossier est épineux.

1. Est-il à craindre que la Turquie essaiera de faire du bénéfice sur le passage par ces routes fluviales?
2. La Turquie pourra-t-elle quitter la Convention de Montreux aussi facilement que c'était le cas lors de la sortie de la Convention d'Istanbul?
3. Ce scénario a-t-il déjà été abordé au sein de l'Union européenne?
4. Disposez-vous du nombre de navires en provenance ou à destination de la Belgique qui emploient actuellement le Bosphore?
5. Quelles influences un tel scénario pourrait-il avoir sur l'importation et l'exportation belge?

REPONSE:

La Convention de Montreux de 1936 est un traité international qui a pour but d'assurer la libre circulation dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore ainsi que dans la mer de Marmara.

D'un point de vue historique, il faut garder à l'esprit que le traité de Montreux a été adopté à la demande de la Turquie et qu'il était plus avantageux pour celle-ci que les dispositions du traité de Lausanne de 1923, qui s'appliquaient jusqu'alors aux détroits.

Il faut également souligner que ce traité a toujours rempli son rôle, assurant la libre-circulation du trafic commercial et une certaine stabilité dans les relations internationales. C'est d'ailleurs probablement la raison pour laquelle il a toujours été respecté, même durant la seconde guerre mondiale et pendant la guerre froide - et ce malgré le fait que la Turquie était devenue membre de l'OTAN.

Aujourd'hui encore, ce traité joue un rôle fondamental et est dans l'intérêt de tous, à commencer par la Turquie elle-même.

ANTWOORD:

Het Verdrag van Montreux van 1936 is een internationaal verdrag dat het vrije verkeer in zee-engten van de Dardanellen en van de Bosporus en in de Zee van Marmara moet waarborgen.

Uit historisch oogpunt is het belangrijk te vermelden dat het Verdrag van Montreux op verzoek van Turkije werd aangenomen en dat het verdrag voor Turkije gunstiger was dan de bepalingen van het Verdrag van Lausanne van 1923, dat tot dan toe op de zeestraten van toepassing was.

Ook moet worden benadrukt dat dit verdrag steeds zijn doel heeft vervuld, namelijk het waarborgen van het vrije verkeer van de goederenstroom en de verzekering van een zekere stabiliteit in de internationale betrekkingen. Dit is waarschijnlijk de reden waarom het verdrag altijd is gerespecteerd, zelfs tijdens de Tweede Wereldoorlog en ook tijdens de Koude Oorlog - ondanks het feit dat Turkije lid geworden was van de NAVO.

Ook nu nog speelt dit verdrag een fundamentele rol en is het in ieders belang, te beginnen met Turkije zelf.

Vous faites à juste titre le lien entre le projet de canal d'Istanbul, un des mégaprojets annoncés par le Président Erdogan, et la Convention de Montreux, car la réalisation de ce canal pourrait potentiellement mettre en cause les dispositions du traité de Montreux.

En cas de réalisation, le canal ne serait probablement pas viable du point de vue économique si au moins une bonne partie du trafic maritime, qui transite actuellement par le Bosphore, n'est pas détourné vers le canal et soumis à un « droit de passage ».

Or, forcer un navire à emprunter le canal reviendrait à remettre en cause la libre-circulation dans le détroit du Bosphore, alors que le traité de Montreux a justement pour but d'assurer cette libre-circulation.

Il est clair que la remise en cause du Traité de Montreux, de manière explicite via un retrait de la Turquie de la Convention, ou de manière indirecte via une remise en cause de certaines de ses dispositions dans la pratique, aurait de lourdes conséquences au niveau international pour la Turquie, qui ne manquerait pas de se retrouver isolée.

U legt terecht een verband tussen het project van het kanaal van Istanbul, één van de door president Erdogan aangekondigde mega-projecten, en het Verdrag van Montreux, omdat de bouw van dit kanaal de bepalingen van het Verdrag van Montreux op losse schroeven zou kunnen zetten.

Indien het kanaal zou worden aangelegd, zal het waarschijnlijk economisch niet levensvatbaar zijn, tenzij een groot deel van het scheepvaartverkeer dat thans door de Bosporus vaart naar het kanaal wordt omgeleid en aan een "recht van doorvaart" wordt onderworpen.

Een schip dwingen het nieuwe kanaal te gebruiken zou neerkomen op het betwisten van de vrijheid van verkeer in de Straat van Bosphorus, terwijl het Verdrag van Montreux juist tot doel heeft deze vrijheid van verkeer te waarborgen.

Het is duidelijk dat het ter discussie stellen van het Verdrag van Montreux, hetzij expliciet door de terugtrekking van Turkije uit het Verdrag, hetzij impliciet door het ter discussie stellen van sommige bepalingen, op internationaal niveau ernstige gevolgen zou hebben voor Turkije, dat zeker geïsoleerd zou komen te staan.

Cette question n'a pas encore été abordée au niveau européen, étant donné que le canal est encore à l'état de projet, et que la Turquie n'a pas officiellement remis en cause la Convention de Montreux. Au contraire, mon collègue turc, Mevlut Cavusoglu, a déclaré le 21 avril dernier, et je cite «*Turkey will continue to transparently and impartially implement the [Montreux] Convention as we have been doing since the 1936*».

Deze kwestie is op Europees niveau nog niet aan de orde geweest, aangezien het kanaal zich nog in de ontwerpfase bevindt en Turkije het Verdrag van Montreux niet officieel heeft in vraag gesteld. Integendeel, mijn Turkse collega, Mevlut Cavusoglu, verklaarde op 21 april jl., en ik citeer: "*Turkey will continue to transparently and impartially implement the [Montreux] Convention as we have been doing since the 1936*".

Je ne dispose pas de statistiques au sujet des navires belges qui empruntent les détroits mais je peux vous rassurer sur le fait que, même dans l'hypothèse de la création d'un canal « payant », l'impact sur le commerce extérieur belge serait minime. En effet, la Mer Noire est une mer fermée et le trafic maritime à travers les détroits est relativement — modeste en comparaison, par exemple, avec le canal de Suez.

Ik beschik niet over statistieken over het aantal Belgische schepen dat van de zeestraten gebruik maakt, maar ik kan u verzekeren dat, zelfs indien een "betalend" kanaal zou worden gecreëerd, de gevolgen voor de Belgische buitenlandse handel minimaal zouden zijn. De Zwarte Zee is immers een gesloten zee en het zeevervoer door de zeestraten is relatief bescheiden in vergelijking met bijvoorbeeld het Suezkanaal.

La Vice-Première Ministre et Ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales.

De Vice-Eersteminister en Minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en de Federale Culturele Instellingen.

Sophie Wilmès

