

Distr.
GENERAL

A/50/754
14 November 1995
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



الدورة الخمسون
البند ٣٩ من جدول الأعمال

قانون البحار

رسالة مؤرخة ١٣ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ موجهة
إلى الأمين العام من الممثل الدائم للاتحاد الروسي
لدى الأمم المتحدة

أتشرف بأن أحيل إليكم نص وثيقة تتعلق بمسألة العبور والملاحة في مضائق البحر الأسود (انظر المرفق).

وأكون ممتنا لو تكرمتم بتعميم هذه الرسالة ومرفقها كوثيقة من وثائق الجمعية العامة في إطار البند ٣٩ من جدول الأعمال.

(توقيع) س. لافروف

المرفق

[الأصل: بالروسية]

الملاحة في مضائق البحر الأسود

إن لحل مشكلة كفاءة سلامة الملاحة في مضائق البحر الأسود أهمية متزايدة في ظل الأوضاع الراهنة، باعتبار ذلك أحد الشروط الأساسية لتجنب وقوع حوادث للسفن ودرء ما يرتبط بذلك من تهديد بتلويث المضائق والمناطق الساحلية المجاورة أو إلحاق أي أضرار أخرى بها.

وفي هذا الصدد، لا يسعنا سوى الاشارة بارتفاع مستوى تنظيم خدمات الشواطئ التركية وتجهيزاتها الفنية، وتطبيق نظام يكتل سلامة الملاحة وتسهيل الملاحة الدولية خلال المضائق.

ومن جهة أخرى، فإن قانون الملاحة البحرية في منطقة المضائق وبحر مرمرة - الذي أصدرته حكومة تركيا ودخل حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٤ - إنما يخرج عن نطاق تنفيذ المهام الفنية المرتبطة بكفاءة سلامة الملاحة، ولا يتمشى مع أحكام اتفاقية نظام المضائق، المبرمة في مونترو في عام ١٩٣٦.

فالأحكام الواردة في عدد من مواد هذا القانون تنص على ضرورة تطبيق نظام يسمح بالمرور خلال المضائق، مع فرض قيود مشددة تصل إلى الحظر الكامل للمرور خلال المضائق بالنسبة لفئات معينة من السفن، بناء على طولها وغطاسها وحمولتها وما إلى ذلك. بل أن الملاحة في المضائق يجوز وقفها دون إبداء أسباب وجيهة. وفي بعض الحالات، يتعين فرض رسوم على بعض الخدمات، مثل القطار. كما أن هناك حاجة إلى تزويد السفن بما لم تنص عليه اتفاقية مونترو من معلومات. ذلك أن الأحكام المتعلقة بالمرور العابر غامضة، مما يبرر تفسيرها بصورة اعتباطية وتطبيق مالا يجب تطبيقه من تدابير على سفن ما تكون مارة مرورا عابرا خلال المضائق.

فهذا القانون - بغض النظر في تفاسيره المحتملة - ينطبق، بحكم مادتيه ١ و ٢ (د)، على السفن الحربية، بغض النظر عما إذا كانت بعض التدابير - كالرسوم الجمركية، والحجر الصحي، والغرامات، وغيرها من التدابير المماثلة - لا تتفق والنظام القانوني الدولي للسفن الحربية المتمتعة بالحصانة.

وعلاوة على ذلك، فإن اتفاقية مونترو تمنح السفن التجارية حق الحرية الكاملة في المرور العابر والملاحة في المضائق لمدة يوم وليلة، بغض النظر عن العلم أو الحمولة، ودون أي نوع من الشكليات، باستثناء التفتيش الصحي على السفن التجارية لدى دخولها المضائق ودفع رسوم الخدمات الاختيارية

(كالاستعانة بالمرشدين أو زوارق القطر) التي تقدم بناء على طلب وكيل أو بناء على طلب ربان السفينة المعنية.

ومما تقدم، لا بد من الخلوص إلى أن الأحكام الأساسية لاتفاقية مونترو لا تراعى على النحو الواجب في هذا القانون رغم أن جميع أطراف الاتفاقية، بما فيهم تركيا، قد تعهدوا بإعمال حق حرية المرور والملاحة في المضائق بموجب أحكام الاتفاقية (المادة ١). كما أن هذا القانون لا يراعي قواعد قانون البحار المتعارف عليها والتي لا تجيز عرقلة أو وقف المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وقد لقي الموقف الذي تقدم بيانه تأييدا في بعض المنظمات الحكومية الدولية المختصة، مثل المنظمة البحرية الدولية. ففي أيار/مايو ١٩٩٤، نظرت لجنة السلامة في البحار، التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في مشروع قواعد دولية للملاحة في المضائق، قدمه الجانب التركي وجاء فيه معظم ما ورد في القانون المشار إليه. ورفضت اللجنة المقترحات التركية الرامية إلى فرض رقابة وطنية على الملاحة في المضائق، واعتمدت القواعد والتوصيات الممتثلة امتثالا تاما لمبدأ حرية الملاحة في هذا الممر المائي الدولي. وأكدت اللجنة، بصفة خاصة، أن القواعد الوطنية لتركيا يجب أن تتطابق تماما مع القواعد والتوصيات النافذة في تشرين الثاني/نوفمبر من ذلك العام. وفي تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، أكدت لجنة الشؤون القانونية، التابعة للمنظمة البحرية الدولية، هذا النداء الموجه لتركيا.

كذلك، فإن الوثيقة الصادرة في حزيران/يونيه ١٩٩٤ في اسطنبول عن الفريق العامل المعني بالنقل في إطار التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود تنص على أن تحرص الدول المشاطئة، في الوثائق الصادرة عنها، على احترام النظام الخاص للمضائق الذي تنص عليه اتفاقية مونترو، بحيث تكون متفقة تماما وقرارات المنظمة البحرية الدولية.

وكان من المنتظر أن تتخذ تركيا الخطوات اللازمة لتنفيذ قرارات المنظمة البحرية الدولية. ولكن من المؤسف أنه طوال السنة ونصف السنة المنصرمة منذ أيار/مايو ١٩٩٤، لم تر تركيا ضرورة للقيام بذلك. ولم تستجب تركيا كذلك للمقترحات الداعية إلى تسوية الخلافات الناشئة إبان المشاورات الثنائية. وبدلا من ذلك، اقتصر الممثلون الأتراك على التأكيد الواهي على أنه بعد صدور التوجيهات المتعلقة بتنفيذ القانون، في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤، لم يعد هناك اختلاف بين ذلك القانون وقواعد المنظمة البحرية الدولية. ورغم أن التوجيهات أكثر مرونة، فإنها تختلف عن ذلك القانون في كونها وثيقة إدارية وليست تشريعية، يمكنها أن لا تنسخ القانون فحسب، بل ويمكن في أي لحظة تشديد أحكامها أو نسخها بمجرد توجيه من مسؤول إداري.

والواقع أن محاولة تركيا تغيير نظام الملاحة في المضائق قد أدت إلى إحداث خسائر اقتصادية كبيرة، لا سيما للبلدان المشاطئة للبحر الأسود، بسبب ما تعرضت له السفن قبل دخولها المضائق من تعطيل لا مبرر له. ففي حالة روسيا، تعطلت السفن الروسية من ١ تموز/يوليه ١٩٩٤ وحتى ٣٠ أيلول/سبتمبر ١٩٩٥.

مما تسبب في فقدان ٤٩٢ ١ ساعة من الوقت المستغل، وتكبد خسارة مالية تربو على ٦٧٠ ٠٠٠ دولار، ناهيك عن الفرص والعقود التي ضُيِّعت علينا والغرامات التي تكبدناها بسبب التأخير.

كذلك، فإن محاولة تركيا إنفاذ قواعد خاصة بها للمرور خلال المضائق يمكن أن تشكل سابقة خطيرة للغاية بالنسبة للملاحة الدولية في المناطق الجغرافية الأخرى.

والجمعية العامة للأمم المتحدة - بصفتها جهاز التنسيق والرقابة في مجال استخدام البحار والمحيطات وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار - يجب ألا تبقى غافلة عن الأفعال التي تتعارض ومبادئ القانون الدولي وقواعده المتعارف عليها. ومما لا ريب فيه أن التمسك الدائم بمبدأ أمانة الوفاء بالتزامات الدولية سيساعد على تحسين الوضع حول مضائق البحر الأسود، وسيعجل بإيجاد حل بناء لمشكلة كفالة سلامة الملاحة في هذه المضائق.

— — — — —