



大 会

Distr.
GENERAL

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

第五十届会议
议程项目 39

海洋法

1995年11月13日

俄罗斯联邦常驻联合国代表

给秘书长的信

谨提出有关黑海海峡运输和航运问题的文件(见附件)。
请将本信及其附件作为大会议程项目39的文件分发为荷。

拉夫罗夫(签名)

附件

(原件:俄文)

黑海海峡的航运

在目前情况下,确保黑海海峡的航运安全已成为一件日益迫切紧要之事,因为此事与避免船只发生意外事故和预防对海峡及其沿岸地区造成污染或其他危害的关系至为重大。

在这方面,我国对土耳其改善各项沿海工作的安排和技术能力,并通过条例确保海峡航行安全和促进国际航运工程表示欢迎。

在此同时,土耳其政府通过并于1994年7月1日生效的土耳其海峡和马尔马拉地区海洋交通法则超了解决与确保航运安全有关的技术问题,并且不符合1936年在蒙特勒通过的有关海峡航运的公约的规定以及其他普遍公认的海洋法准则。

法则中有些条款对通过海峡的程序作出了规定,并加诸大量限制,包括对某些类型的船只根据其长度、吃水深度、所装货物等不同,甚至完全禁止其通行。海峡内的海上交通甚至可在没有足够有力的理由下可以完全停止。在有些情况下,还必须付款,接受各种服务,例如拖船服务。法则要求船只提供蒙特勒公约未曾规定要求提供的资料。法则中有关运输的用语并不明确,以致可有任意解释的余地,并可对通过海峡的船只加诸不应加诸的措施。

不论这些条例的解释方法为何,这些法则依照其第1条和第2条第d款,适用于军事船只,而不顾其海关和卫生条款、处罚和其他类似措施均不符合军事船只拥有豁免的国际法律准则的规定。

在此同时,蒙特勒公约规定“商船享有完全航行自由,不论日夜、悬挂何国旗帜或装载何种货物,并在不具任何形式的情况下,均可在海峡进行运输和航运”,但

除进入海峡接受卫生检查的情况以及在任何这类商船的代理商或船长要求提供付款服务,例如领航和拖船服务的情况不受此限。

鉴于前述情况,可以认定蒙特勒公约的基本规则并未适当反映于法则,尽管包括土耳其在内的所有公约缔约国均应承担义务 依照公约的规定实施海峡自由运输和航运的原则(第1条)。此外,这项法则也未顾及海洋一般法中普遍公认的准则,即不得制造障碍或停止国际航运使用的准则。

上述立场已获国际海事组织(海事组织)及有关政府间组织的支持。1994年5月,海事组织海洋安全委员会审议了土耳其一方提出的海峡航运国际规则草案,其中有多处重复前述法则之处。委员会未能接受土耳其提出的由土耳其对海峡航运实施管制的提案,并根据严格遵守国际水道自由航运的原则,通过了规则,并提出了建议。委员会尤其强调,土耳其本国所订的法则应充分符合将于1995年11月生效的规则和建议。1994年10月,海事组织法律委员会再次向土耳其发出这项呼吁。

1994年6月在伊斯坦布尔通过的关于运输问题的黑海经济合作工作组的文件也规定沿岸国通过的文件应尊重蒙特勒公约制定的有关黑海海峡的特别规定,并应充分遵照海事组织的决定。

大家可能认为土耳其将采取步骤落实海事组织的决定,然而,从1994年5月以来的一年半之中,土耳其并不认为必须按此行事。土耳其也未对通过双边协商的方式解决争端的提议作出反应。土耳其代表反而强词夺理,认为从1994年11月颁布有关适用法则的规定以来,这项法则和海事组织的规则之间并无任何不相之处。不过,虽然指令的内容比较灵活,不象法则——但它是一项行政指令——而非立法文书,它不仅不能废除法则,甚而可能在任何时候由于行政官员的一纸命令而更加严格或遭到撤回。

实际上,土耳其意图单方面修订黑海海峡航运的规定已经由于黑海沿岸国的船只进入海峡之前遭到无理扣押而使这些船只而受到大量经济损失。以俄罗斯联邦而言,从1994年7月1日至1995年9月30日期间,有249件俄罗斯联邦船只遭到扣留的案

件,致使损失1 492小时航运时间,直接损失多于670 000美元,更不论利润的损失、合同的丧失和延误的罚款等。

土耳其单方面提出其本国海峽航运的规则之事可对其它地理区域的国际航运造成极为危险的先例。

联合国大会依照联合国海洋法公约的规定作为协调和监测世界海洋使用情况的机构,不应不顾这种违反普遍公性的原则和国际法准则的行为。严格遵守真诚执行国际义务的原则将毫无疑问有助于改善黑海海峽的局势,并将有助于获致解决确保海峽航运安全问题的建设性解决办法。