



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/50/754
14 novembre 1995
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Cinquantième session
Point 39 de l'ordre du jour

DROIT DE LA MER

Lettre datée du 13 novembre 1995, adressée au Secrétaire général
par le Représentant permanent de la Fédération de Russie auprès
de l'Organisation des Nations Unies

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte d'un document relatif à la question du passage et de la navigation dans les détroits de la mer Noire (voir annexe).

Je vous serais obligé de faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe, comme document de l'Assemblée générale, au titre du point 39 de l'ordre du jour.

(Signé) S. LAVROV

ANNEXE

[Original : russe]

Navigation dans les détroits de la mer Noire

La sécurité de la navigation dans les détroits de la mer Noire pose un problème de plus en plus pressant, car il est indispensable de le régler pour éviter les avaries et incidents, et écarter ainsi le risque de pollution ou autre dommage causé aux détroits et aux zones littorales riveraines.

On devrait donc se féliciter de l'amélioration de l'organisation et des moyens techniques des services côtiers turcs, ainsi que de l'adoption de textes réglementaires qui viseraient à garantir ladite sécurité et à faciliter la navigation internationale dans les détroits.

Cependant, le règlement de navigation maritime dans la zone des détroits et la mer de Marmara adopté par le Gouvernement turc, qui est entré en vigueur le 1er juillet 1994, déborde la simple recherche de solutions aux problèmes techniques que pose la sécurité de la navigation, et n'est conforme ni aux dispositions de la Convention concernant le régime des détroits, adoptée à Montreux en 1936, ni aux autres normes généralement reconnues du droit maritime.

Plusieurs articles de ce règlement instituent un système d'autorisations pour le passage dans les détroits, et imposent des restrictions notables, allant jusqu'à l'interdiction complète du passage, pour certaines catégories de navires en fonction de leur longueur, de leur tirant d'eau, du chargement, etc. Le règlement autorise par ailleurs l'interruption de la navigation dans les détroits sans motifs suffisants. Il introduit dans certains cas l'obligation d'utiliser des services payants, tels que le remorquage. Il exige des navires la communication de renseignements qui n'étaient pas prévus par la Convention de Montreux. Les formules visant le passage en transit sont ambiguës, et n'excluent pas la possibilité d'une interprétation arbitraire et de l'application à un navire passant en transit par les détroits de mesures qui ne devraient pas lui être applicables.

Indépendamment des interprétations qu'il est possible d'en donner, le règlement, en vertu des dispositions de l'article premier et du paragraphe d) de l'article 2, est applicable également aux navires de guerre, bien que des procédures telles que les contrôles douaniers et sanitaires, les amendes et autres mesures analogues, soient incompatibles avec le statut d'immunité des navires de guerre prévu par le droit international.

Or, la Convention de Montreux prévoit pour les navires de commerce la complète liberté de passage et de navigation dans les détroits, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité autre que le contrôle sanitaire à l'entrée dans les détroits, et stipule que les seules taxes et charges que les navires sont tenus d'acquitter sont celles qui correspondent aux services facultatifs tels que le pilotage ou le remorquage rendus à la demande de l'agent ou du capitaine du navire en question.

/...

Dans ces conditions, on ne peut que conclure qu'il n'est pas dûment tenu compte des dispositions fondamentales de la Convention de Montreux dans le règlement, alors que toutes les Parties à la Convention, y compris la Turquie, se sont engagées à reconnaître et affirmer le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les détroits (article premier de la Convention). Il ne tient pas compte non plus des normes généralement reconnues du droit maritime coutumier, qui n'admettent pas que l'on fasse obstacle au passage par des détroits servant à la navigation internationale ou qu'on l'interrompe.

La position qui vient d'être exposée a été appuyée dans un organisme intergouvernemental des plus compétents, puisqu'il s'agit de l'Organisation maritime internationale (OMI). En mai 1994, son Comité de la sécurité maritime a examiné un projet de règles internationales de navigation dans les détroits présenté par la Turquie et reprenant en grande partie le règlement. Le Comité a rejeté les propositions turques visant à instituer un contrôle national de la navigation dans les détroits et adopté des règles et recommandations fondées sur le strict respect du principe de la liberté de passage dans cette voie de navigation internationale. Il a souligné en particulier que les normes nationales de la Turquie devaient être pleinement conformes à ces règles et recommandations, qui entreront en vigueur en novembre de cette année. En octobre 1994, le Comité juridique de l'OMI a approuvé cette demande adressée à la Turquie.

Le document adopté en juin 1994 à Istanbul par le Groupe de travail des transports du Conseil de coopération économique de la mer Noire, prévoit également que les instruments adoptés par un État riverain doivent respecter le régime spécial des détroits énoncé dans la Convention de Montreux, et être pleinement conformes aux décisions de l'Organisation maritime internationale.

On aurait pu compter que la Turquie aurait pris des mesures pour mettre en oeuvre les décisions de l'OMI. Or, elle n'a malheureusement pas jugé bon de le faire dans les 18 mois écoulés depuis mai 1994. Elle n'a pas réagi non plus aux propositions de régler les différends ainsi causés lors de consultations bilatérales. Au lieu de ces réactions attendues, les représentants turcs se contentent d'affirmations sans fondement, selon lesquelles la publication, en novembre 1994, du décret d'application du règlement aurait permis d'éliminer toutes les contradictions entre le règlement et les règles de l'OMI, alors que ce décret, certes plus souple que le règlement, n'est toutefois, à la différence de ce dernier, qu'un texte administratif et non pas législatif, et à ce titre ne peut porter abrogation du règlement, et, qui plus est, peut être à tout moment durci ou abrogé par simple décision d'un fonctionnaire d'administration.

Dans la pratique, la tentative turque de modifier unilatéralement le régime de la navigation dans les détroits a déjà causé un préjudice économique notable, surtout aux États riverains de la mer Noire, du fait que des navires ont été retenus sans motif à l'entrée des détroits. Pour ce qui est de la Russie, des navires russes ont été retenus 249 fois entre le 1er juillet 1994 et le 30 septembre 1995, ce qui a fait perdre 1 492 heures d'exploitation, et, pour ne compter que le préjudice direct, plus de 670 000 dollars, montant qui ne tient pas compte du manque à gagner, des contrats perdus et des pénalités de retard.

La tentative turque d'imposer unilatéralement ses propres règles de passage dans les détroits risque de créer un précédent dangereux pour la navigation internationale dans les autres régions du globe.

L'Assemblée générale des Nations Unies, chargée de coordonner et de contrôler tout ce qui a trait à l'utilisation des mers et des océans en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ne saurait ignorer des actes qui sont contraires aux principes et normes généralement reconnus du droit international. L'attachement systématique au principe de l'application en toute bonne foi des obligations internationales concourra certainement à créer une ambiance plus saine autour des détroits de la mer Noire, et permettra de trouver plus rapidement une solution constructive au problème de la sécurité de la navigation dans lesdits détroits.
