



Distr.
GENERAL

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

Пятидесятая сессия
Пункт 39 повестки дня

МОРСКОЕ ПРАВО

Письмо Постоянного представителя Российской Федерации при
Организации Объединенных Наций от 13 ноября 1995 года
на имя Генерального секретаря

Имею честь представить текст документа по вопросу о транзитном проходе и судоходстве в Черноморских проливах (см. приложение).

Был бы признателен Вам за распространение текста настоящего письма и приложения к нему в качестве документа Генеральной Ассамблеи по пункту 39 повестки дня.

С. ЛАВРОВ

[Подлинный текст на русском языке]

ПРИЛОЖЕНИЕ

Судоходство в Черноморских проливах

Решение проблемы обеспечения безопасности судоходства в Черноморских проливах приобретает в современных условиях все большую актуальность как одно из главных условий, позволяющих избежать аварий и происшествий с судами и предотвратить связанную с этим угрозу загрязнения или нанесения иного ущерба проливам и прилегающим прибрежным районам.

В этой связи можно было бы только приветствовать повышение уровня организации и технической оснащенности турецких береговых служб и принятие правил, которые были бы направлены на обеспечение такой безопасности и облегчение международного судоходства через Проливы.

Вместе с тем принятый правительством Турции и вступивший в силу 1 июля 1994 года Регламент морского судоходства в зоне Проливов и Мраморного моря выходит за рамки решения технических задач, связанных с обеспечением безопасности судоходства, и не соответствует положениям Конвенции о режиме Проливов, принятой в Монтре в 1936 году, и другим общепризнанным нормам морского права.

Ряд статей Регламента предусматривает введение разрешительного порядка прохода через Проливы и существенные ограничения, вплоть до полного запрещения такого прохода, для определенных категорий судов в зависимости от их длины, осадки, перевозимого груза и т.п. Допускается даже приостановление судоходства в Проливах без достаточно уважительных причин. В некоторых случаях вводится обязательное пользование платными услугами, например, буксировкой. Выдвигается требование о предоставлении судами не предусмотримой Конвенцией Монтре информации. Формулировки, касающиеся транзитного прохода, носят двусмысленный характер, что дает основания для их произвольного толкования и применения к судну, следующему через Проливы транзитом, таких мер, которые к нему не должны применяться.

Регламент, независимо от его возможных интерпретаций, в соответствии с его статьями 1 и 2 "d" применим и к военным кораблям, несмотря на то, что такие меры, как таможенный, санитарный контроль, штрафные санкции и другие подобные меры, несовместимы с международно-правовым статусом военных кораблей, обладающих иммунитетом.

Вместе с тем Конвенция Монтре предусматривает для торговых судов право полной свободы транзитного прохода и плавания в Проливах днем и ночью, независимо от флага и груза, без каких-либо формальностей, кроме санитарного осмотра торговых судов на входе в Проливы, и оплату только тех являющихся необязательными услуг (лоцманской проводки и пользования буксирами), которые были оказаны по просьбе агента или капитана данного суда.

В этих условиях нельзя не прийти к выводу, что основополагающие положения Конвенции Монтре не учитываются должным образом в Регламенте в то время, как все участники Конвенции, в том числе и Турция, взяли на себя обязательство осуществлять право свободы прохода и мореплавания в Проливах в соответствии с постановлениями Конвенции (ст. 1). Не принимаются также во внимание общепризнанные нормы обычного морского права, не допускающие создания препятствий или приостановления прохода через проливы, используемые для международного судоходства.

/...

Изложенная выше позиция получила поддержку в рамках такой компетентной межправительственной организации, как Международная морская организация (ИМО). В мае 1994 года Комитет по безопасности на море Международной морской организации рассмотрел проект международных правил судоходства в Проливах, представленный Турецкой Стороной и повторявший во многом Регламент. Комитет отклонил турецкие предложения, направленные на установление национального контроля за плаванием в Проливах, и принял правила и рекомендации, основанные на неукоснительном соблюдении принципа свободы судоходства по этому международному водному пути. Комитет особо подчеркнул, что национальные нормы Турции должны полностью соответствовать этим правилам и рекомендациям, которые вступят в силу в ноябре этого года. В октябре 1994 года Юридический комитет ИМО подтвердил этот призыв, обращенный к Турции.

Документ Рабочей группы по транспорту Черноморского экономического сотрудничества, принятый в июне 1994 года в Стамбуле, также предусматривает, что принимаемые прибрежным государством документы должны уважать особый режим Проливов, предусмотренный Конвенцией Монтре, и полностью соответствовать решениям Международной морской организации.

Можно было бы ожидать, что Турция предпримет шаги для выполнения решений ИМО. К сожалению, за истекшие с мая 1994 года полтора года Турция не сочла нужным сделать это. Не откликнулась Турция и на предложения урегулировать возникшие разногласия во время двусторонних консультаций. Вместо этого турецкие представители ограничиваются безосновательным утверждением о том, что после выхода в ноябре 1994 года инструкции о применении регламента не существует более расхождений между регламентом и правилами ИМО. Между тем, хотя инструкция и носит более гибкий характер, она, в отличие от регламента, является административным, а не законодательным документом, и не только не может отменить регламент, но и сама может быть в любой момент ужесточена или отменена простым распоряжением административного лица.

На практике попытка Турции изменить в одностороннем порядке режим судоходства в проливах уже привела к значительному экономическому ущербу вследствие необоснованных задержек судов перед входами в проливы, в первую очередь для причерноморских стран. В том, что касается России, с 1 июля 1994 года по 30 сентября 1995 года было 249 случаев задержки российских судов, что привело к потере 1492 часов эксплуатационного времени и только к прямому ущербу в сумме более 670 000 долл. США, не считая упущенной выгоды, потерянных контрактов и штрафных санкций за опоздание.

Попытка Турции ввести в одностороннем порядке собственные правила прохода через проливы может создать крайне опасный прецедент для международного судоходства в других географических регионах.

Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций как орган, координирующий и контролирующий вопросы использования Мирового океана в соответствии с положениями Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, не должна оставлять без внимания действия, которые противоречат общепризнанным принципам и нормам международного права. Последовательная приверженность принципу добросовестного выполнения международных обязательств будет, несомненно, способствовать оздоровлению обстановки вокруг Черноморских проливов и ускорит нахождение конструктивного решения проблемы обеспечения безопасности судоходства в этих Проливах.

/...

A/50/754

Russian

Page 4