

Distr.
GENERAL

A/50/809
8 December 1995
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



الدورة الخمسون
البند ٣٩ من جدول الأعمال

قانون البحار

رسالة مؤرخة ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٥ موجهة
إلى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا
لدى الأمم المتحدة

أتشرف بأن أحيل إليكم نص وثيقة تتعلق بالملاحة في المضائق التركية.

وأكون ممتنا لو أمكن تعميم هذه الرسالة ومرفقها كوثيقة من وثائق الجمعية العامة، في إطار البند ٣٩ من جدول الأعمال.

(توقيع) حسين إ. تشيليم

السفير

الممثل الدائم

9539585

المرفق

الملاحة في المضائق التركية

١ - إن المضائق التركية، التي تتألف من بحر مرمرة ومضيق استانبول وتشانكاالي، هي مضائق فريدة من وجوه عديدة. فهذه المضائق الشديدة الضيق والتعرج تعد من بين الممرات المائية الأكثر خطرا وازدحاما وصعوبة، والتي يمكن أن تنطوي على مخاطر من زاوية الملاحة في العالم. وهي تتسم علاوة على ذلك، بخصائص مادية وجغرافية ومائية وأوقيانوغرافية وقانونية فريدة من نوعها، كما تنطوي على أوضاع معقدة فيما يتعلق بالملاحة.

٢ - ومضيق استانبول، الذي يمر وسط المدينة التي يبلغ عدد سكانها ١٢ مليون نسمة، يبلغ طوله حوالي ٣١ كيلومترا، ويبلغ اتساعه ٧٠٠ متر في أضيق نقاطه. ونظرا لتعدد منحنياته الحادة، فإن السفن تضطر لتغيير اتجاهها مالا يقل عن ١٢ مرة بين طرفيه.

٣ - ويبلغ طول مضيق تشانكاالي حوالي ٧٠ كيلومترا، ويتراوح اتساعه بصفة عامة بين ١,٣ كيلومترا وكيلومترين. وعبور أضيق نقاطه يستلزم اجراء تغييرات بالغة الحدة في الاتجاه.

٤ - أما بحر مرمرة الذي يقع بين مضيق استانبول وتشانكاالي، فهو بحيرة داخلية تركية، يتسم ساحلها بالكثافة السكانية، ويتعين على كل السفن العابرة أن تمر عبره.

٥ - والمضائق التركية هي من أكثر الممرات البحرية ازدحاما في العالم. وتتسم الملاحة في المضائق بالازدحام الشديد بحركة السفن التجارية والمراكب الساحلية وسفن الصيد وبحركة الملاحة المحلية. وهذه الحركة الملاحية الكثيفة تشمل نقل شحنات ضارة وخطرة (الغاز النفطي المسيل، والغاز الطبيعي المسيل، والمواد الكيميائية، وغير ذلك من المواد المتفجرة والخطرة بيئيا).

٦ - ويمر عبر المضائق حوالي ٥٠ ٠٠٠ سفينة وأكثر من ١٥٠ سفينة حربية أجنبية كل عام. وتقوم العبارات وغيرها من المراكب المكونية العاملة داخل المدينة بحوالي ١ ٠٠٠ رحلة لعبور المضائق في اليوم الواحد. وهذا الرقم لا يشمل السفن العابرة وزوارق الاستجمام والترويج وسفن الصيد. وكل يوم، يتحرك مليون ونصف مليون شخص يستخدمون البحر في التنقل بين شطرى استانبول.

٧ - ونظرا للكثير من القيود الطبيعية، فإن المضائق تمثل بالفعل "عنق زجاجة" بالنسبة للملاحة البحرية. والمخاطر المرتبطة بملاحة الناقلات والحوادث البحرية والكوارث البيئية تزداد تفاقما من جراء الزيادة في كثافة حركة المرور، وفي حجم الناقلات، وفي سعة الحمولة، وكذلك من جراء طبيعة الشحنات.

٨ - وتعد المضائق التركية من بين المضائق القليلة جدا التي تخرج عن نطاق الجزء الثالث من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي لم تنضم إليها تركيا كطرف. فكما جاء في المادة ٣٥ (ج) من الاتفاقية المذكورة، ينظم المرور في المضائق التركية اتفاق دولي قائم ونافذ منذ زمن طويل، ألا وهو اتفاقية مونترو لعام ١٩٣٦ بشأن نظام المضائق. فمن الواضح أن نوع المرور المطبق في المضائق التركية يختلف عن نظام المرور العابر الذي جرى وضعه في مجمل اتفاقية لقانون البحار.

٩ - وتلتزم تركيا بمبدأ حرية الملاحة خلال المضائق الدولية. ويتمثل جوهر حرية الملاحة في وجوب ممارستها في أوضاع آمنة للملاحين ولسكان السواحل المتاخمة للمضائق على حد سواء. ولذلك، فمن حق تركيا، بل ومن مسؤولياتها، باعتبارها الدولة المتاخمة الوحيدة، أن تكفل حماية أفراد الجمهور والبيئة. وأن تكفل كذلك سلامة الملاحة وكفاءة حركة المرور في المضائق. وتمشيا مع ذلك، فقد وضعت تركيا، في عدد من المناسبات منذ عام ١٩٣٦، قواعد تنظم حركة المرور في المضائق، كان آخرها قبل عام ١٩٩٤ هو نظام ميناء استانبول لعام ١٩٨٢.

١٠ - ومع أخذ هذه الاعتبارات في الحسبان، صدرت في ١١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٤ مجموعة أنظمة لحركة المرور البحرية في مضيق استانبول وبحر مرمرة ومضيق تشانناكالي، ودخلت حيز النفاذ في ١ تموز/يوليه ١٩٩٤.

١١ - إن كل الإجراءات التي اتخذتها تركيا تتفق تماما مع اتفاقية مونترو، وكذلك مع مبادئ القانون الدولي العام. واتفاقية مونترو، التي تؤكد حرية الملاحة خلال المضائق التركية، تبرز في الوقت ذاته سيادة تركيا الكاملة على منطقة المضائق. والغرض من الأنظمة الجديدة هو أن تكفل سلامة الملاحة الى أقصى حد ممكن، مع توفير الأمن في نفس الوقت لسكان منطقة المضائق وما حولها، وكذلك للبيئة، في المستوى الكثيف الحالي من حركة المرور البحرية.

١٢ - وانطلاقا من ادراكها الكامل لمسؤولياتها، فقد قدمت تركيا إلى المنظمة البحرية الدولية مخططات فصل حركة المرور في المضائق التركية. وأجرت الهيئات ذات الصلة في المنظمة البحرية الدولية، واللجنة الفرعية لسلامة الملاحة، ولجنة السلامة في البحار، مناقشة وافية للمخططات ولمجموعة من القواعد والتوصيات الخاصة المرتبطة بها والتي تتصل بالملاحة الآمنة للسفن الكبيرة في مضيق استانبول وتشانناكالي، بالنسبة لأغراض المخططات، واعتمدت تلك المخططات والقواعد والتوصيات.

١٣ - والقواعد والتوصيات الخاصة، التي اعتمدها لجنة السلامة في البحار في دورتها الثالثة والستين في أيار/مايو ١٩٩٤، لها هدف ونطاق خاصين يتصلان بالسفن الكبيرة. وقد بدأ نفاذ مخططات فصل حركة المرور وهذه القواعد والتوصيات المرتبطة بها في ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤. كما أن الجمعية التاسعة عشرة للمنظمة البحرية الدولية، التي عقدت في الفترة بين ١٣ و ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٤، قد اعتمدت كلا من مخططات فصل الحركة والقواعد والتوصيات.

١٤ - إن قواعد وتوصيات المنظمة البحرية الدولية محدودة في نطاقها. فهي قواعد وتوصيات وظيفية، وتتصل بحالات معينة فيما يتعلق بتنفيذ مخططات فصل الحركة في مضيق استانبول وتشاناكالي.

١٥ - ومن ناحية أخرى، فإن الأنظمة، التي تندرج ضمن الولاية الوطنية والتي لم تقدم بالتالي إلى المنظمة البحرية الدولية، هي أنظمة شاملة في نطاقها وتتضمن أحكاماً تفصيلية تغطي جميع جوانب إدارة حركة المرور في كامل منطقة المضائق، وكذلك القواعد التي ستطبق على جميع السفن بغض النظر عن حجمها.

١٦ - ولا يمكن في عصرنا هذا التفكير، في قانون البحار الدولي، في فكرة "حرية المرور" بمعزل عن فكرة "الملاحة الآمنة".

١٧ - وبالإضافة إلى ذلك، فإن ثمة مبدأً أساسياً من مبادئ القانون الدولي يقضي بأن مجرد استخدام المياه البحرية داخل مضيق ما في أغراض الملاحة الدولية لا يؤثر على مركز هذه المياه بأي حال من الأحوال. ومركز المضائق التركية يتمثل في كونها مياهاً داخلية. وإذ تأخذ تركيا في اعتبارها مبادئ حرية المرور والملاحة الآمنة، وكذلك روح اتفاقية مونترو، فإنها تطبق الأنظمة من أجل تنظيم إدارة حركة المرور في المضائق التركية.

١٨ - وبناء عليه، فإن الأنظمة التركية تتفق تماماً مع القانون الدولي المنطبق ومع مبدأ حرية الملاحة. وتلتزم الأنظمة باتفاقية مونترو، ولا تخل بأحكامها على أي وجه من الوجوه. وهي لا تهدف إلى الحد من حرية الملاحة في المضائق التركية أو الانتقاص منها.

١٩ - ولو لم تعتمد أنظمة للمرور خلال المضائق التركية، لكان من الممكن وقوع حوادث لا تعرض للخطر المناطق الحضرية الكثيفة السكان والبيئة فحسب، بل يمكن أن تؤدي أيضاً إلى إغلاق المضائق أمام حركة المرور لفترات طويلة. وكذلك بدوره من شأنه أن يعيق حرية المرور من خلال المضائق.

٢٠ - واستناداً إلى الأدلة الوقائية، فإن سجل التنفيذ يتضمن أدلة وافرة تثبت ذلك.

٢١ - ففي الفترة ما بين ١ تموز/يوليه ١٩٩٤ وتشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥، مرت ٥٨ ٩٤٨ سفينة من خلال مضيق استانبول، منها مائة وأربع وستون سفينة كبيرة، وكان ١٥ في المائة منها يحمل شحنات خطيرة.

٢٢ - وقد حدثت زيادة حادة ومطرودة في عدد السفن التي تستخدم المضائق. ففي عام ١٩٩٤، كان متوسط العدد اليومي للسفن التي تستخدم المضائق ٧٧ سفينة. ووصل هذا الرقم إلى ٩٠ سفينة في اليوم في عام ١٩٩٤، وإلى ١٣٢ سفينة في اليوم في الأشهر العشرة الأولى من عام ١٩٩٥. وفي شهر تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥، استخدمت مضيق استانبول ١٦٦ ٤ سفينة، تنتمي إلى ٥٧ بلدا، وكان المتوسط اليومي ١٣٤ سفينة. ومن بين هذه السفن، كانت هناك ستمائة وإحدى عشرة سفينة كبيرة، منها ٢٨٣ سفينة تحمل شحنات خطيرة، و ٢٠٧ ناقلات محملة.

٢٣ - ورغم الزيادة الحادة والمطرودة في عدد وحمولة السفن التي تستخدم المضائق، فإن معدلات الحوادث انخفضت بدرجة كبيرة في الآونة الأخيرة، من ٢٧ حادثة كبيرة في عام ١٩٩٣ إلى ١٧ حادثة في عام ١٩٩٤، منها إحدى عشرة حادثة وقعت قبل بدء تنفيذ الأنظمة الجديدة. وفي عام ١٩٩٤، لم تقع سوى أربع حوادث فحسب في مضيق استانبول.

٢٤ - أما بالنسبة لمسألة التأخيرات، فإن المرور الآمن لسفينة كبيرة يمكن ضمانه من خلال الوقف المؤقت لمخططات فصل حركة المرور والمرور في الاتجاهين، والأخذ بترتيبات للمرور في اتجاه واحد. ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بمطالبة السفن بالانتظار لفترات عند مدخل المضائق. وفي حالات كثيرة، كان يتعين على سفن الدول الشاكية أن تنتظر إتمام المرور الآمن لسفن ترفع أعلامها الخاصة بها.

٢٥ - أما وقد قدمت هذه المعلومات الأساسية الوقائية بشأن المسائل المتصلة بالمضائق التركية، فإنني أود الآن أن أشير إلى رسالة السفير لافروف، ممثل الاتحاد الروسي، التي عممت كوثيقة من وثائق الجمعية العامة (A/50/754) في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥.

٢٦ - من البداية، اتهم الجانب الروسي الجانب التركي بسوء النوايا. وهذه الاتهامات لا أساس لها من الصحة مطلقا، وبخاصة في ضوء سجل التنفيذ. وعلى صعيد الأقوال، يبدو أن الجانب الروسي يضع في الاعتبار إلى حد ما شواغل تركيا بشأن مسائل السلامة، ومع ذلك، فإنه يتصرف مدفوعا بدوافع سياسية واقتصادية معروفة، وباستخفاف تام بهذه الشواغل المشروعة.

٢٧ - إن الرسالة تعرض صورة مشوهة تماما لأنظمة الملاحة البحرية التي استحدثتها تركيا في ١ تموز/يوليه ١٩٩٤. وإذ تستخدم الرسالة لغة شديدة الإيجاز والإبهام، فإنها تهدف إلى تضليل أولئك الذين لا يعرفون دقائق المسائل المطروحة معرفة وافية.

٢٨ - إن المعلومات المطلوبة بالنسبة للسفن الكبيرة هي ببساطة معلومات ضرورية لتوقيت مرور هذه السفن بصورة منظمة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الأحكام ذات الصلة من اتفاقية بازل لعام ١٩٨٩ بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، إنما تجد في حقيقة الأمر تعبيرا عنها في الأنظمة

الموضوعية. وعلاوة على ذلك، تعبر الأنظمة أيضا على النحو اللازم والوافي عن أحكام اتفاقيات دولية مثل الاتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي لمنع التصادم في البحر والاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.

٢٩ - ولا تتضمن الأنظمة أي تقييدات قطعية بالنسبة لأي نوع من السفن القادرة على المرور بسلامة من خلال المضائق. على أنه لا يكاد يكون من الممكن مثلا بالنسبة للسفن التي ليس لها قيادة أو ذات القدرة المحدودة على المناورة، أن تُستثنى عند مرورها في المضائق من القواعد المعترف دوليا بضرورتها لسلامة الملاحة في أجزاء البحار الأخرى. كما أن مرور السفن التي يزيد ارتفاع هيكلها عن حد معين يكون متعذرا من الناحية المادية نظرا لوجود جسرين في استانبول.

٣٠ - إن وقف حركة المرور بصورة استثنائية لفترات قصيرة، مثلما يحدث في حالات الاضطراب، ولأسباب معقولة، يعد من الضرورات. ومثال على ذلك، قد ينشأ احتياج لقيام البلدية بمد مواسير الصرف الصحي. وفي آخر مرة، في الواقع، تم تنفيذ مهمة مماثلة باستخدام سفينة روسية.

٣١ - والسفن التي يرتفع هيكلها إلى ما يتراوح بين ٥٤ و ٥٨ مترا تحتاج إلى أن ترافقها قاطرات لضمان أن تظل هذه السفن في مساراتها الصحيحة أثناء مرورها أسفل الجسرين، لأن ارتفاعات الجسرين ليست موحدة بسبب تقوسهما. وحدوث انحراف، ولو طفيف، في مسار مثل هذه السفن من شأنه أن يؤدي إلى حدوث ارتطام. ولنفس السبب، وكما هو منصوص عليه أيضا في البند ٥ من قواعد المنظمة البحرية الدولية، فإنه لا يمكن مرور سفينة مقطورة خلال المضائق إلا إذا كانت تقطرها قاطرة مناسبة بقوة كافية.

٣٢ - إن ما يُطلب من معلومات أساسية عن السفينة وشحناتها لا يكون مطلوبا إلا لأغراض إدارة انسياب حركة المرور بكفاءة، واتخاذ ما يلزم من تدابير، مثل وقف حركة المرور في الاتجاهين وتنظيمها في اتجاه واحد. وعلاوة على ذلك، فإن البندين ١ و ٢ من قواعد المنظمة البحرية الدولية يوصيان بشدة بالمشاركة في هذا النظام للإبلاغ. وبالإضافة إلى ذلك، تنص المادة ٢ من اتفاقية مونترو على إبلاغ الدولة الساحلية بمعلومات عن اسم السفينة وجنسياتها وحمولتها ووجهتها وآخر ميناء زارته.

٣٣ - وقد عالجت بما فيه الكفاية أي سوء فهم بشأن ما إذا كان تعريف "السفن" يشمل السفن الحربية، وذلك في مذكرة قُدمت إلى الاتحاد الروسي وغيره من الأطراف المهمة التي طلبت ذلك. وبالتالي، فقد جرى توضيح أي مواد الأنظمة هي التي تسرى على السفن الحربية. ومن ثم، فإن هناك التزاما تاما بأحكام اتفاقية مونترو. كما أن من الطبيعي ألا يتأثر مبدأ الحصانة السيادية وأحكام القانون الدولي فيما يتعلق بالسفن الحربية. على أنه لأغراض سلامة الملاحة، سيكون الإبلاغ عن زيارات هذه السفن موضع تقدير كبير.

٣٤ - كما أن الفقرتين الثامنة والتاسعة من الوثيقة (المرجع ذاته، المرفق) مليئتان بالأخطاء والتشويها.

٣٥ - لم ترفض أي "مقترحات تركية" في اجتماع لجنة السلامة في البحار، التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في أيار/مايو ١٩٩٤. فالجانب الروسي يصر على الخلط بين المذكرة التفسيرية التي قدمتها تركيا، ومشروع القواعد والتوصيات الذي ناقشته اللجنة واعتمدته فعلا. والواقع، أن الوفد التركي ساهم بنشاط في الإعداد لهذه القواعد، التي لا تتنافى مع الأنظمة أو تقيدها بأي حال من الأحوال.

٣٦ - أما الإشارة إلى الفريق العامل المعني بالمرور العابر في إطار التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود، فهي غير ذات موضوع، حيث أن الأنظمة لا تتعارض مع اتفاقية مونترو لعام ١٩٣٦.

٣٧ - والخلاصة أن النهج البناء الوحيد لحل مشكلة ضمان سلامة الملاحة في المضائق، إنما هو التقيد بالقواعد والأنظمة السارية. والحقيقة أن حركة المرور في المضائق كثيفة جدا وتنطوي على مخاطر عالية للغاية بما لا يسمح باستخدامها "حسب الطلب". وعلاوة على ذلك، فإن جميع الدول التي تستخدم المضائق، وليس الدولة الساحلية فحسب، لها مصلحة مقرررة في تنظيم حركة المرور وفقا لأحدث التطورات في القانون الدولي والممارسة الدولية.

٣٨ - وتركيا تستجيب دائما لاقتراحات الاستعراض الثنائي لأي شكاوى تتعلق بتنفيذ الأنظمة. على أن تركيا لا تتحمس للدخول في مجادلات مع الأطراف التي تختار تبني نهجا صدامية بشأن هذه المسألة في المحافل الدولية.

٣٩ - وإني إذ أضع هذه الاعتبارات في حسابي، أشدد أيضا على أن الجمعية العامة ليست المحفل المناسب لمعالجة هذه المسألة الفنية البحتة.
