



Assemblée générale

Distr.
GÉNÉRALE

A/50/809
8 décembre 1995
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Cinquantième session
Point 39 de l'ordre du jour

DROIT DE LA MER

Lettre datée du 7 décembre 1995, adressée au Secrétaire
général par le Représentant permanent de la Turquie auprès
de l'Organisation des Nations Unies

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte d'un document ayant trait à la navigation dans les détroits turcs.

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

L'Ambassadeur,

Représentant permanent

(Signé) Hüseyin E. ÇELEM

ANNEXE

Navigation dans les détroits turcs

1. Les détroits turcs, qui désignent la mer de Marmara et les détroits d'Istanbul (Bosphore) et de Çanakkale (Dardanelles), sont uniques à maints égards. Très étroits et sinueux, ils font partie des voies d'eau les plus fréquentées et les plus périlleuses et de celles qui présentent le plus de danger pour la navigation dans le monde entier. Ils présentent aussi des caractéristiques uniques sur les plans physique, géographique, hydrologique, océanographique et juridique et des conditions de navigation complexes.

2. Le détroit d'Istanbul, qui traverse d'un bout à l'autre la ville de 12 millions d'habitants qui porte le même nom, fait environ 31 kilomètres de long et 700 mètres de large à son point le plus étroit. Étant extrêmement sinueux, les navires sont obligés de changer au moins 12 fois de cap.

3. Le détroit de Çanakkale fait 70 kilomètres de long sur 1,3 à 2 kilomètres de large. Il faut changer totalement de cap à son point le plus étroit.

4. La mer de Marmara, située entre les détroits d'Istanbul et de Çanakkale, est une masse d'eau intérieure turque, avec un littoral densément peuplé que doivent traverser tous les navires en transit.

5. Les détroits turcs sont les passages maritimes les plus fréquentés du monde. Les nombreux navires de commerce, caboteurs, bateaux de pêche, embarcations locales causent de graves encombrements dans ces détroits. Ce trafic intense comprend aussi le transport de produits nocifs et dangereux (pétrole, gaz naturel liquéfié (GNL), gaz de pétrole liquéfié (GPL), produits chimiques et autres substances explosives et écotoxiques).

6. Environ 50 000 navires et plus de 150 bâtiments de guerre étrangers transitent par les détroits tous les ans. Les navettes et bacs urbains effectuent environ un millier de traversées par jour, sans compter les navires en transit ainsi que les bateaux de plaisance et de pêche. Un million et demi de personnes traversent tous les jours la ville d'Istanbul par mer.

7. En raison de nombreux obstacles physiques, le trafic maritime est déjà engorgé dans les détroits. Les risques et dangers liés à la navigation des pétroliers, les accidents maritimes et les catastrophes écologiques sont encore aggravés par l'augmentation du trafic, le tonnage des pétroliers et leur capacité de transport, ainsi que la nature des cargaisons.

8. Les détroits turcs figurent parmi les très rares détroits qui ne tombent pas sous le coup de la partie III de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à laquelle la Turquie n'est pas partie. Comme il est indiqué à l'alinéa c) de l'article 35 de ladite convention, le passage par les détroits turcs est réglementé par une convention internationale existant de longue date, à savoir la Convention concernant le régime des détroits. Les modalités régissant le passage en vigueur dans les détroits turcs sont entièrement différentes du régime de passage en transit prévu dans toute la Convention sur le droit de la mer.

9. La Turquie est attachée au principe de la liberté de navigation dans les détroits internationaux. En substance, cette liberté doit être exercée et appliquée dans des conditions de sécurité à la fois pour les navigateurs et les riverains des détroits. En conséquence, en tant que seul pays riverain, la Turquie a le droit, voire le devoir, de protéger le public et l'environnement et d'assurer la sécurité de la navigation et la gestion rationnelle du trafic dans les détroits. Aussi, depuis 1936, a-t-elle, à plusieurs occasions, édicté des règlements relatifs à la navigation dans les détroits, les plus récents avant ceux de 1994 étant les règlements du port d'Istanbul adoptés en 1982.

10. Compte tenu de ces considérations, une série de règlements du trafic maritime dans le détroit d'Istanbul, la mer de Marmara et le détroit de Çanakkale a été adoptée le 11 janvier 1994 et est entrée en vigueur le 1er juillet 1994.

11. Toutes les mesures prises par la Turquie ont été entièrement conformes à la Convention de Montreux et aux principes du droit international général. La Convention de Montreux, qui proclame la liberté de navigation dans les détroits turcs, met en même temps en relief la pleine souveraineté de la Turquie sur la zone des détroits. Les nouveaux règlements ont pour but d'assurer autant que possible la sûreté de la navigation tout en garantissant la sécurité des habitants de la zone des détroits et des zones avoisinantes, ainsi que de l'environnement au niveau du trafic actuel.

12. Pleinement consciente de ses responsabilités, la Turquie a soumis des dispositifs de séparation du trafic dans les détroits turcs à l'Organisation maritime internationale (OMI). Après avoir longuement examiné ces dispositifs, les organes compétents de l'OMI, à savoir le Sous-Comité pour la sécurité de la navigation et le Comité de la sécurité maritime, les ont adoptés avec un ensemble de règles et recommandations spéciales connexes se rapportant à la sécurité de la navigation des grands bâtiments dans les détroits d'Istanbul et de Çanakkale, aux fins des dispositifs de séparation du trafic.

13. Les règles et recommandations spéciales adoptées par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-troisième session en mai 1994 couvrent expressément les grands bâtiments. Les dispositifs de séparation du trafic et lesdites règles et recommandations connexes, qui ont pris effet le 24 novembre 1994, ont été adoptés par la dix-neuvième Assemblée de l'OMI qui a eu lieu du 13 au 24 novembre 1995.

14. Les règles et recommandations de l'OMI ont une portée limitée. Elles ont un caractère pratique et s'appliquent à des situations précises concernant la mise en place des dispositifs de séparation du trafic dans les détroits d'Istanbul et de Çanakkale.

15. En revanche, les règlements, qui relèvent de la juridiction nationale et n'ont donc pas été soumis à l'OMI, ont une portée générale et contiennent des dispositions détaillées sur tous les aspects de la gestion du trafic dans l'ensemble de la zone des détroits, ainsi que des règles applicables à tous les navires, indépendamment de leur tonnage.

16. Il est impossible à l'heure actuelle d'examiner, dans le cadre du droit international de la mer, la notion de "liberté de passage" indépendamment de celle de "sécurité de la navigation".

17. En outre, le principe selon lequel le statut des eaux maritimes à l'intérieur d'un détroit ne doit être nullement affecté par le fait même que ces eaux servent à la navigation internationale est un principe fondamental du droit international. Le statut des détroits turcs est tel qu'il s'agit d'eaux intérieures. La Turquie, tenant compte des principes de la liberté de passage et de la sécurité de la navigation ainsi que de l'esprit de la Convention de Montreux, a promulgué les règlements en vue d'assurer une gestion rationnelle du trafic dans les détroits turcs.

18. En conséquence, les règlements turcs sont pleinement conformes au droit international applicable en la matière et au principe de la liberté de navigation. Ils respectent la Convention signée à Montreux en 1936 et ne portent nullement atteinte à ses dispositions. Leur but n'est pas de restreindre ni d'entraver le droit de passage par les détroits turcs.

19. S'il n'avait été adopté de règlements pour régir le passage par les détroits turcs, les accidents qui auraient pu se produire auraient non seulement mis en péril les zones urbaines fortement peuplées et l'environnement, mais auraient aussi entraîné la fermeture des détroits pendant de longues périodes, ce qui aurait eu pour effet d'entraver la liberté de passage par ces détroits.

20. Compte tenu des éléments rassemblés, de nombreuses preuves tendent à corroborer ce fait.

21. Du 1er juillet 1994 au mois de novembre 1995, 58 948 navires ont franchi le détroit d'Istanbul. Cent soixante-quatre d'entre eux étaient de grands bâtiments, dont 15 % transportaient des marchandises dangereuses.

22. Il y a eu une augmentation constante et rapide du nombre de navires utilisant le détroit. En 1994, 77 navires, en moyenne, utilisaient les détroits chaque jour. Ce chiffre est passé à 90 en 1994 et à 132 au cours des 10 premiers mois de 1995. En octobre 1995, 4 166 navires appartenant à 57 pays ont utilisé le détroit d'Istanbul, et ce à raison de 134 par jour. Six cent onze d'entre eux étaient de grands bâtiments, dont 383 transportaient des marchandises dangereuses, 207 de ces derniers étant des pétroliers en charge.

23. Malgré cette augmentation constante et rapide du nombre et du tonnage des navires utilisant le détroit, le nombre de sinistres a considérablement baissé récemment, passant de 27 accidents graves en 1993 à 17 en 1994, dont 11 avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. En 1995, seuls quatre accidents se sont produits dans le détroit d'Istanbul.

24. Quant aux retards causés aux mouvements de navires, le passage en toute sécurité des grands bâtiments pourrait être assuré par la suspension temporaire du dispositif de séparation du trafic et du trafic à double sens et l'adoption d'un système de circulation en sens unique. Cela ne saurait être fait sans délais de carence à l'entrée du détroit. À maintes reprises, les navires des

États plaignants devaient en réalité attendre le passage d'autres bâtiments battant le pavillon de ces mêmes pays.

25. Après ce rappel des faits concernant les détroits turcs, j'aimerais maintenant évoquer la lettre du représentant de la Fédération de Russie, l'Ambassadeur Lavrov, qui a été distribuée le 14 novembre 1995 en tant que document de l'Assemblée générale (A/50/754).

26. D'entrée de jeu, la partie russe a prêté de mauvaises intentions à la partie turque. Ces accusations sont dénuées de tout fondement, et les faits sont là pour le prouver. La partie russe fait semblant de comprendre le souci de sécurité de la Turquie, tout en agissant conformément à ses intérêts économiques et politiques bien connus au mépris le plus total de ce souci légitime.

27. La lettre présente une interprétation tout à fait fautive du règlement de navigation maritime adopté par la Turquie le 1er juillet 1994. Rédigée de façon très vague et très opaque, elle a pour but d'abuser ceux qui ne sont pas bien au fait de la situation.

28. S'il est demandé aux grands navires de fournir certains renseignements, c'est simplement pour pouvoir en programmer le passage de façon ordonnée. Par ailleurs, le règlement tient compte des dispositions pertinentes de la Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination. Il tient également dûment compte des dispositions prévues par les conventions internationales telles que la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

29. Aucune restriction catégorique n'est prévue dans le règlement pour les navires, de tous types, qui peuvent passer en toute sécurité dans les détroits. Cela étant, il serait difficile de déroger aux règles internationalement reconnues comme étant nécessaires à la sécurité de la navigation dans d'autres zones maritimes dans les cas, par exemple, de navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre ou dont la capacité de manoeuvre est restreinte, qui se trouvent dans les détroits. De même, le passage de navires dont le tirant d'air dépasse une certaine hauteur est soumis à des contraintes physiques du fait de la présence de deux ponts à Istanbul.

30. La suspension du trafic, à titre exceptionnel, pour de brèves périodes, en cas de force majeure, et dans d'autres cas tout à fait justifiés, est une nécessité. Tel est le cas, par exemple, lorsque la municipalité veut installer des égouts. D'ailleurs, la dernière fois que cela est arrivé, on a dû utiliser un navire russe.

31. Les navires ayant un tirant d'air de 54 à 58 mètres devront être escortés par des remorqueurs pour éviter qu'ils ne dévient de leur route en passant sous les deux ponts, la hauteur de ces derniers n'étant pas uniforme au niveau des voûtes. Même une légère déviation pourrait en effet provoquer une collision. Pour cette même raison, et conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement de l'OMI, un navire remorqué ne peut passer dans les détroits que si le remorqueur en question a la puissance voulue.

32. Les informations de base concernant les navires et leur cargaison ne sont demandées que dans le but d'organiser efficacement les mouvements des navires, en prenant toutes mesures nécessaires telles que la suspension du trafic à double sens et la réglementation du trafic à sens unique. En outre, les articles 1 et 2 du règlement de l'OMI recommandent vivement la participation au système de notification. Par ailleurs, l'article 2 de la Convention de Montreux stipule également que les navires doivent faire connaître à l'État côtier leurs nom, nationalité, tonnage, destination et provenance.

33. La question de savoir si la définition du mot "navires" s'applique aux navires de guerre a été traitée de façon assez détaillée dans une note envoyée à la Fédération de Russie et à d'autres parties intéressées qui en ont fait la demande. Ainsi, la question de savoir quels articles du règlement s'appliquent aux navires de guerre a été clarifiée. Les clauses de la Convention de Montreux ont été, de la sorte, confirmées. De même, le principe d'immunité souveraine et les règles du droit international concernant les navires de guerre ne sont pas, bien entendu, affectées. Cela dit, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les rapports de notification sont vivement recommandés.

34. Les huitième et neuvième paragraphes du document (ibid., annexe) sont truffés d'erreurs et de distorsions.

35. Les "propositions turques" ont été déclinées lors de la réunion du Comité de la sécurité maritime en mai 1994. La partie russe persiste à faire l'amalgame entre la note explicative présentée par la Turquie et le projet de règles et recommandations qui avait été effectivement examiné et adopté par ledit Comité. En réalité, la délégation turque a activement contribué à l'élaboration de ces règles, qui ne contredisent ni ne violent aucunement le règlement.

36. La mention du Groupe de travail des transports du Conseil de coopération économique de la mer Noire est déplacée, dans la mesure où le règlement ne s'oppose pas à la Convention de Montreux de 1936.

37. En conclusion, la seule approche constructive susceptible d'assurer la sécurité de la navigation dans les détroits serait de se conformer au règlement en vigueur. En effet, le trafic dans les détroits est trop dense et les risques trop élevés pour permettre une utilisation à la carte. Qui plus est, et l'État riverain et chacun des États utilisateurs ont tout intérêt à ce que le passage dans les détroits soit organisé compte dûment tenu des derniers développements en matière de droit international et de pratiques internationales.

38. La Turquie a toujours été ouverte à toute proposition tendant à soumettre toutes plaintes concernant l'application du règlement à un examen bilatéral. Toutefois, elle préférerait ne pas se lancer dans une polémique avec des parties ayant adopté en la matière une attitude intransigeante devant des instances internationales.

39. Compte tenu de ce qui précède, force m'est également de souligner que l'Assemblée générale des Nations Unies n'est certes pas l'instance à saisir pour traiter de cette question purement technique.