



Генеральная Ассамблея

Distr.
GENERAL

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

Пятидесятая сессия
Пункт 39 повестки дня

МОРСКОЕ ПРАВО

Письмо Постоянного представителя Турции при Организации Объединенных
Наций от 7 декабря 1995 года на имя Генерального секретаря

Имею честь представить текст документа по вопросу о судоходстве через Турецкие проливы.

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

Хюсейн Э. ЧЕЛЕМ
Посол
Постоянный представитель

Судоходство через Турецкие проливы

1. Турецкие проливы, состоящие из Мраморного моря, Стамбульского пролива и пролива Чанакале, во многих отношениях уникальны. Эти Проливы, будучи очень узкими и извилистыми, являются с навигационной точки зрения одним из самых рискованных, загруженных, трудных и потенциально опасных водных путей в мире. Кроме того, они также характеризуются уникальными физическими, географическими, гидрологическими и океанографическими, а также юридическими особенностями и осложненной навигационной обстановкой.
2. Стамбульский пролив, который протекает прямо через город с 12-миллионным населением, имеет приблизительно 31 километр в длину, а в самой узкой своей точке - 700 метров в ширину. Поскольку в нем есть несколько крутых поворотов, судам приходится менять курс на этих изгибах как минимум 12 раз.
3. Пролив Чанакале имеет около 70 километров в длину, а его общая ширина варьируется от 1,3 до 2 километров. В самой узкой его точке требуется очень резкое изменение курса.
4. Мраморное море, расположенное между проливами Стамбульским и Чанакале, является внутренним водоемом Турции, побережье которого густо заселено и через который неизбежно проходит каждое следующее транзитом судно.
5. Турецкие проливы числятся среди наиболее загруженных морских коридоров в мире. Судоходство в Проливах характеризуется высоким скоплением торговых, каботажных, рыболовных судов и судов местного сообщения. Этот интенсивный судооборот включает перевозку ядовитых, вредных и опасных грузов (011, сжиженный природный газ, сжиженный нефтяной газ, химикаты, другие взрывчатые и экологически опасные вещества).
6. Ежегодно через Проливы проходит транзитом примерно 50 000 судов и более 150 иностранных военных кораблей. Ежедневно их примерно 1000 раз пересекает местный транспорт: внутригородские паромы и другие суда челночного сообщения. Эта цифра не включает движение транзитных, прогулочных и рыболовных судов. Каждый день 1,5 миллиона человек добирается морем с одной стороны Стамбула на другую.
7. Из-за многочисленных физических препятствий Проливы уже представляют собой непростой участок для морских сообщений. Риски и опасности, связанные с танкерным судоходством, морскими авариями и экологическими катастрофами, дополнительно усугубляются ростом интенсивности движения, размера танкеров и грузоподъемности, а также характером грузов.
8. Турецкие проливы относятся к весьма небольшому числу проливов, остающихся за скобками Части III Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, в которой Турция не участвует. Как предусматривается в пункте с статьи 35 указанной Конвенции, проход через Турецкие проливы регулируется давно существующим международным соглашением, а именно Конвенцией Монтрё о режиме Проливов 1936 года. Порядок прохода, действующий в Турецких проливах, явно отличен от режима транзитного прохода, разработанного в рамках Конвенции по морскому праву.
9. Турция привержена принципу свободы судоходства через международные проливы. Суть свободы судоходства состоит в том, что ее следует применять и осуществлять в условиях безопасности как для мореплавателей, так и для жителей побережья, граничащего с Проливами. Будучи единственной граничащей с Проливами страной, Турция поэтому вправе, более того -

/...

обязана защищать население и окружающую среду, а также обеспечивать безопасность судоходства и эффективность судового движения в Проливах. Действуя в этом ключе, Турция с 1936 года неоднократно вводила в действие правила регулирования плавания в Проливах, последним в ряду которых до 1994 года был Регламент порта Стамбул 1982 года.

10. С учетом этих соображений 11 января 1994 года был принят комплексный Регламент морского судоходства в Стамбульском проливе, Мраморном море и проливе Чанаккале, который вступил в силу 1 июля 1994 года.

11. Все действия Турции находились в полном соответствии с Конвенцией Монтрё, а также принципами общего международного права. Конвенция Монтрё, которая подтверждает свободу судоходства через Турецкие проливы, в то же время ясно указывает на полный суверенитет Турции над зоной Проливов. Цель нового Регламента - обеспечить при нынешней интенсивности морского судооборота, насколько это возможно, безопасность судоходства, обеспечивая вместе с тем безопасность населения зоны Проливов и прилегающих районов, а также окружающей среды.

12. Полностью сознавая свои обязанности, Турция представила Международной морской организации (ИМО) системы разделения движения (СРД) в Турецких проливах. Соответствующие органы ИМО - Подкомитет по безопасности судоходства и Комитет по безопасности на море (КБМ) - всесторонне обсудили и приняли СРД, а также комплекс сопутствующих задачам СРД специальных правил и рекомендаций, имеющих отношение к безопасному плаванию крупных судов в проливах Стамбульском и Чанаккале.

13. Специальные правила и рекомендации, принятые КБМ на его шестьдесят третьей сессии в мае 1994 года, имеют конкретное назначение и охват, относясь к крупным судам. СРД и эти сопутствующие правила и рекомендации стали действовать с 24 ноября 1994 года. Как СРД, так и правила и рекомендации были приняты на девятнадцатой сессии Ассамблеи ИМО, которая проходила 13-24 ноября 1995 года.

14. Правила и рекомендации ИМО по своему охвату ограничены. Они являются функциональными и относятся к конкретным ситуациям, связанным с реализацией СРД в проливах Стамбульском и Чанаккале.

15. Регламент же, который подпадает под национальную юрисдикцию и поэтому не представлялся в ИМО, является по своему охвату всеобъемлющим и содержит развернутые положения, касающиеся всех аспектов управления движением во всей зоне Проливов, а также правила, применимые ко всем судам независимо от их размера.

16. В наше время понятие "свобода прохода" невозможно рассматривать в международном морском праве в отрыве от понятия "безопасное судоходство".

17. Кроме того, один из основополагающих принципов международного права предусматривает, что на статус морских вод внутри пролива никоим образом не влияет сам факт использования этих вод для международного судоходства. Статус Турецких проливов определяет их как внутренние воды. Учитывая принципы свободы прохода и безопасности судоходства, а также дух Конвенции Монтрё, Турция приняла Регламент для упорядоченного управления движением в Турецких проливах.

18. Таким образом, турецкий Регламент полностью соотносится с применимым международным правом и свободой судоходства. Регламент придерживается Конвенции Монтрё 1936 года и никоим образом не посягает на ее положения. Он не преследует цель ограничить или ущемить право судоходства в Турецких проливах.

19. Если бы не было принято Регламента, регулирующего проход через Турецкие проливы, потенциально возможные аварии не только создавали бы опасность для густонаселенных городских районов и окружающей среды, но и приводили бы к закрытию Проливов для судоходства на продолжительные сроки. Это, в свою очередь, ущемляло бы свободу прохода через Проливы.

20. Фактическая картина осуществления Регламента дает обширные свидетельства в доказательство этому.

21. С 1 июля 1994 года по ноябрь 1995 года через Стамбульский пролив прошло 58 948 судов. Из них 164 приходилось на крупные суда, в 15 процентах случаев перевозившие опасные грузы.

22. Количество судов, пользующихся Проливами, резко и неуклонно возрастало. В 1994 году Проливами ежедневно пользовалось в среднем 77 судов. В 1994 году эта цифра достигла 90 судов в день, а за первые 10 месяцев 1995 года - 132 судов в день. В октябре 1995 года Стамбульским проливом воспользовалось 4166 судов, принадлежащих 57 странам. Среднесуточный показатель составил 134 судна. Из них 611 приходилось на крупные суда, 383 из которых перевозили опасные грузы, причем 207 были гружеными танкерами.

23. Несмотря на резкий и неуклонный рост количества и тоннажа пользующихся Проливами судов, частотность аварий за последнее время значительно сократилась: с 27 крупных аварий в 1993 году до 17 в 1994 году. Одиннадцать из них произошло до появления нового Регламента. В 1995 году в Стамбульском проливе было только четыре аварии.

24. Что касается вопроса задержек, то безопасный проход крупного судна можно было обеспечить временной приостановкой действия СРД и двустороннего движения и введением одностороннего порядка движения. Этого можно было достичь только за счет введения периодов ожидания у входа в Проливы. Во многих случаях судам жалующихся государств приходилось дожидаться безопасного прохода судов, плавающих под их же флагом.

25. Дав эту фактологическую справку по вопросам, касающимся Турецких проливов, я бы хотел перейти теперь к письму Посла Российской Федерации г-на Лаврова, которое 14 ноября 1995 года было распространено в качестве документа Генеральной Ассамблеи (A/50/754).

26. Российская Сторона с самого начала приписывала Турецкой Стороне дурные намерения. Эти обвинения совершенно безосновательны, тем более в свете имеющейся картины осуществления Регламента. На словах Российская Сторона вроде бы до некоторой степени вникает в турецкую озабоченность вопросами безопасности, однако действует она исходя из хорошо известных политических и экономических мотивов, полностью игнорируя эту законную озабоченность.

27. В письме приводится полностью искаженное представление о Регламенте морского судоходства, введенном Турцией 1 июля 1994 года. Написанное весьма сжатым и расплывчатым языком, оно призвано ввести в заблуждение тех, кто не знаком с затрагиваемыми вопросами.

28. Информация, запрашиваемая в отношении крупных судов, попросту необходима для упорядоченной организации прохода таких судов. Кроме того, в Регламенте нашло, по сути, отражение соответствующее положение из Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 года. Далее, в Регламенте нашли также должное и адекватное отражение положения таких международных конвенций, как Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС).

29. В Регламенте нет никаких категорических ограничений для какого-либо типа судна, способного безопасно пройти через Проливы. Однако, например, суда, лишённые возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать, вряд ли можно вывести в Проливах из-под действия правил, которые международно признаны в качестве необходимых для безопасности судоходства в других морских акваториях. Кроме того, проход судов, высота которых над ватерлинией превышает определенный уровень, физически ограничен из-за наличия в Стамбуле двух мостов.

30. Приостановка движения, осуществляемая в исключительном порядке на короткие промежутки времени, как-то в вынужденных случаях и на разумных основаниях, - это необходимость. Вот пример: может возникнуть потребность в прокладке муниципалитетом канализационных труб. На самом деле последний раз аналогичная задача выполнялась с использованием российского судна.

31. Суда, высота которых над ватерлинией составляет от 54 до 58 метров, должны будут сопровождаться буксирами, чтобы обеспечить сохранение такими судами курса при проходе под двумя мостами, поскольку высота мостов на разных участках их арки неодинакова. Даже незначительное отклонение такого судна вело бы к столкновению. По той же причине - и это уже предусматривается в пункте 5 правил ИМО - буксируемое судно может проходить через Проливы только в том случае, когда оно буксируется подходящим буксиром достаточной мощности.

32. Базовая информация, запрашиваемая по судну и его грузу, требуется только для нужд эффективного управления транспортным потоком и принятия тех или иных необходимых мер, как-то приостановка двустороннего движения и регулирование одностороннего. Кроме того, в пунктах 1 и 2 правил ИМО содержится настойчивая рекомендация к участию в этой системе сообщений. Наряду с этим в статье 2 Конвенции Монтрё тоже предусматривается сообщение прибрежному государству информации о названии, флаге, тоннаже, месте назначения и отправления.

33. Тому или иному недопониманию в том, включает ли понятие "суда" военные корабли, уделено достаточно места в ноте, направленной Российской Федерации и другим заинтересованным сторонам, которые обратились с соответствующим запросом. Тем самым вопрос о том, какие статьи Регламента относятся к военным кораблям, был разъяснен. Следовательно, положения Конвенции Монтрё полностью соблюдены. Принцип суверенного иммунитета и предписания международного права в отношении военных кораблей, естественно, тоже не затронуты. Однако в интересах безопасности судоходства сообщение пунктов захода всячески приветствуется.

34. Восьмой и девятый пункты документа (там же, приложение) тоже изобилуют ошибками и искажениями.

35. Никакие "турецкие предложения" на совещании Комитета по безопасности на море ИМО в мае 1994 года не отклонялись. Российская Сторона упорно смешивает пояснительную записку, представленную Турцией, с проектом правил и рекомендаций, которые действительно рассматривались и были приняты КБМ. Турецкая же делегация активно содействовала подготовке этих правил, которые никак не противоречат Регламенту и не ограничивают его.

36. Ссылка на Рабочую группу по транспорту Черноморского экономического сотрудничества неуместна, поскольку Регламент не противоречит Конвенции Монтрё 1936 года.

37. В заключение следует сказать, что единственный конструктивный подход к решению проблемы обеспечения безопасности судоходства в Проливах состоит в соблюдении действующих правил и регламентов. Ведь движение в Проливах слишком интенсивно, а возникающие при этом риски слишком высоки, чтобы позволять пользование ими "на заказ". Кроме того, не только прибрежное государство, но и каждое из государств-пользователей коренным образом заинтересовано в упорядоченном проходе, согласующемся с последними наработками в международном праве и практике.

38. Турция всегда была и остается восприимчивой к предложениям о двустороннем рассмотрении каких-либо жалоб по поводу осуществления Регламента. Однако Турция считала бы довольно нежелательным вступать в дебаты со сторонами, идущими на применение конфронтационных подходов по данному вопросу на международных форумах.

39. Учитывая вышеизложенные соображения, я хотел бы также подчеркнуть, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не является надлежащим форумом для того, чтобы заниматься этим чисто техническим вопросом.
